

## **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**

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

Saisie par Fret SNCF par un courrier enregistré au service de la procédure de l'Autorité le 29 avril 2022 ;

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 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 le décret n° 2021-776 du 16 juin 2021 relatif à l'accès aux installations de service reliées au réseau ferroviaire et aux services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2020-077 du 26 novembre 2020 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs et Fret SNCF dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2020 et 2021 ;

Vu l'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 ;

Vu le « Document de Référence de Maintenance de Fret SNCF pour l'horaire de service 2022 » dans sa version du 29 avril 2022 (ci-après « DRM 2022 ») ;

Vu le « Document de Référence de Maintenance de Fret SNCF pour l'horaire de service 2023 » (ci-après « DRM 2023 ») ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 11 mai 2022 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu le courrier de Fret SNCF adressé à l'Autorité en date du 30 juin 2022 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 7 juillet 2022 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

## 1. CONTEXTE

### 1.1. Le cadre juridique applicable aux activités de maintenance, de nettoyage et de stationnement de Fret SNCF

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 logistiques 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 entreprises ferroviaires 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, le décret du 20 janvier 2012 susvisé prévoit, en son article 3, 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* », les prestations régulées étant constituées des services de base et, lorsque proposées par un seul fournisseur, des prestations complémentaires et connexes.
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. Cet avis est rendu dans un délai de trois mois à compter de la réception du dossier<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Conformément au III de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.

## **1.2. Plus de 15 ans après l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises, l'offre de maintenance de Fret SNCF s'adresse désormais à une multiplicité d'acteurs dans un marché ouvert**

7. Fret SNCF n'a été créée qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, mais, héritant des activités liées au transport de marchandises anciennement portées par SNCF Mobilités, cette entité évolue en réalité comme transporteur et comme gestionnaire d'installations de service sur un marché national ouvert à la concurrence depuis 2006.
8. En effet, le marché du transport ferroviaire de marchandises a vu l'arrivée d'opérateurs alternatifs et, conséquemment, une redistribution progressive des parts de marché. L'Autorité relevait ainsi, dans son bilan ferroviaire 2019<sup>2</sup>, que 11 entreprises ferroviaires se partageaient la quasi-totalité des transports ferroviaires de marchandises en France en 2019 et que la part de marché de Fret SNCF s'érodait progressivement et atteignait désormais 55 % des trains.km effectués.
9. Au-delà de l'activité de transports, le marché des services d'entretien s'est également redessiné grâce à de nouvelles organisations géographiques, tirant parti d'outillages plus légers et d'équipes « volantes », mais aussi d'offres groupées de services incluant, par exemple, la location des matériels roulants ou encore l'ingénierie des gammes de maintenance.
10. Depuis la fin de l'année 2017, un travail important a été effectué par Fret SNCF pour faire progresser les conditions d'accès, y compris tarifaires, aux installations d'entretien des matériels roulants dont il est l'exploitant, permettant ainsi la mise en place d'une offre d'accès cohérente et adaptée aux besoins industriels des services de transport ferroviaire de marchandises.
11. L'Autorité a tenu compte de ce contexte particulier au moment d'adopter le présent avis. Chargée d'assurer le bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national et le suivi de la concurrence sur les marchés des services de transport ferroviaire<sup>3</sup>, l'Autorité entend prochainement procéder à une analyse approfondie de la situation concurrentielle sur le marché des services d'entretien des matériels roulants de transport ferroviaire de marchandises et formuler, à ce titre, les recommandations qu'elle estimera utiles sur le sujet de la régulation tarifaire des prestations régulées au sein des installations de service.

## **2. ANALYSE**

### **2.1. Fret SNCF propose, pour les DRM 2022 et 2023, une avancée majeure avec l'introduction d'une offre de stationnement, mais devra remédier au retrait des prestations de nettoyage**

12. La structure de l'offre de Fret SNCF pour les horaires de service 2022 et 2023 demeure identique à celle commune aux horaires de service 2020 et 2021, en ce qu'elle se compose principalement, d'une part, de prestations de prise en charge de matériels roulants et de prestations logistiques, d'autre part, de prestations de maintenance légère, dont les tarifs, à l'opération ou sur devis, reposent sur un tarif horaire d'utilisation des installations décliné par type d'équipement et un tarif horaire de main d'œuvre de maintenance légère.

---

<sup>2</sup> Bilan ferroviaire 2019, page 11.

<sup>3</sup> Article L. 2131-1 du code des transports.

13. Dans cette structure inchangée, l'offre fait toutefois l'objet de deux évolutions majeures à partir de l'horaire de service 2022.
14. En premier lieu, Fret SNCF introduit la possibilité d'utiliser ses installations extérieures pour le stationnement de matériels roulants. En effet, Fret SNCF ne proposait, jusqu'à présent, aux entreprises ferroviaires tierces aucune offre d'accès à ces installations de service aux fins de stationnement ou de formation des trains, sauf à commander un accès à des voies extérieures en vue de réaliser des opérations de maintenance pour compte propre, dans le cadre de l'offre régulée de référence de la maintenance. Désormais, le stationnement est proposé, sous la forme d'une prestation à part entière, sur les voies extérieures situées au sein des centres de maintenance du matériel roulant. Cette prestation peut être demandée conjointement avec des opérations de maintenance, de logistique ou de nettoyage, mais également de façon autonome, sans être subordonnée à l'achat d'autres prestations dans les installations de maintenance, conformément à l'article 8 du règlement d'exécution du 22 novembre 2017.
15. L'Autorité estime que les modalités de cette nouvelle offre apparaissent raisonnables et cohérentes avec la pratique de Fret SNCF pour son propre compte et note que, comparativement à SNCF Voyageurs, qui a également introduit une prestation de stationnement à l'occasion de l'horaire de service 2022<sup>4</sup>, Fret SNCF offre d'emblée des modalités qui présentent moins de risques de discrimination en termes d'accès et qui apparaissent plus équitables en termes de tarif, car tenant compte de durées d'utilisation des installations reflétant plus fidèlement les temps de stationnement de ses propres matériels roulants. D'une part, la durée au-delà de laquelle le stationnement requiert une autorisation exceptionnelle, source éventuelle de traitement discriminatoire par son caractère discrétionnaire, est fixée à 48 heures par Fret SNCF, contre 6 heures chez SNCF Voyageurs. D'autre part, la déduction forfaitaire de temps considérée par Fret SNCF pour établir le volume horaire d'utilisation des installations pour ses propres besoins est de seulement [2 – 5] heures contre [5 – 10] heures chez SNCF Voyageurs. Outre les divergences de pratiques entre les marchés de transport de voyageurs et de fret qui influent sur les offres régulées proposées par ces deux acteurs, l'Autorité estime que ces différences d'offre reflètent surtout la position concurrentielle de ces acteurs sur leurs marchés respectifs et l'attention qu'ils peuvent prêter aux attentes des opérateurs tiers, nouveaux entrants ou concurrents.
16. En outre, afin d'assurer une meilleure visibilité de cette offre, l'Autorité recommande à Fret SNCF de mettre en valeur cette prestation de stationnement, en faisant évoluer, par exemple, l'intitulé général de l'offre pour faire référence au stationnement de manière explicite<sup>5</sup>.
17. En second lieu, le DRM proposé par Fret SNCF ne comprend pas de prestations de nettoyage des matériels roulants. Toutefois, au cours de l'instruction, Fret SNCF a précisé que le nettoyage de ses propres matériels roulants sur ses sites était réalisé par SNCF Voyageurs.
18. Pour réaliser le nettoyage de matériels roulants, les entreprises ferroviaires tierces peuvent ainsi demander un accès pour compte propre aux installations de Fret SNCF et y adosser les services de nettoyage du prestataire de leur choix, y compris SNCF Voyageurs. L'Autorité rappelle à toutes fins utiles que, s'agissant des prestations de nettoyage fournies par SNCF Voyageurs sur ses sites comme sur ceux de Fret SNCF, celles-ci sont décrites dans l'offre de référence de maintenance (ORM) dont elle a approuvé la tarification (tarifs unitaires et principes d'établissements des devis) pour les horaires de service 2022 et 2023 par son avis n° 2022-004 susvisé.

---

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> L'intitulé actuel de l'offre de Fret SNCF, « Document de référence de maintenance », ne reflète qu'en partie la palette de prestations proposées.

19. Afin d'assurer la complétude et la transparence de l'offre, l'Autorité demande à Fret SNCF que le DRM soit complété 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'ORM de SNCF Voyageurs.
20. À titre complémentaire, l'Autorité note que Fret SNCF précise désormais, au travers des DRM 2022 et 2023, les modalités de facturation des produits et pièces consommables en indiquant que ceux-ci sont fournis au travers de « *l'accès au chariot présent au bord de la voie* » et, dès lors, facturés au forfait, ce qui est satisfaisant.

## **2.2. L'établissement des tarifs suit la même méthodologie que pour les documents de référence précédents, mais l'évolution des données d'entrée crée des variations importantes dans les tarifs par rapport à l'offre 2021**

### **2.2.1. Les principes d'élaboration des tarifs sont inchangés par rapport aux documents de référence 2020 et 2021**

21. Pour l'élaboration des tarifs des DRM 2022 et 2023, Fret SNCF reconduit le modèle tarifaire sur lequel il s'est appuyé antérieurement et qui avait notamment été sensiblement amélioré pour les horaires de service 2020 et 2021.

#### **a. La base de charges et de coûts repose sur une comptabilité analytique issue de comptes séparés audités, mais dont la fiabilité doit encore être améliorée**

22. 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.
23. L'Autorité relève que l'année 2020 constitue le premier exercice de comptes séparés établis sur le périmètre spécifique de Fret SNCF<sup>6</sup>. Ces comptes ont fait l'objet d'une attestation de conformité aux règles de séparation comptable de Fret SNCF approuvées par l'Autorité<sup>7</sup> : cette attestation ne fait état d'aucune réserve.
24. Appréciant les charges présentées dans leur globalité, l'Autorité observe que leur variation demeure contenue. Cependant, leur répartition entre les différents agrégats constitutifs du modèle tarifaire évolue sensiblement, en raison principalement, selon Fret SNCF, de la séparation de Fret SNCF de SNCF Mobilités, ce qui a notamment pu entraîner des évolutions de schéma comptable. L'Autorité recommande, par conséquent, de renforcer l'environnement de contrôle de manière à fiabiliser la traçabilité des données et à sécuriser l'établissement des tarifs régulés.

---

<sup>6</sup> Les comptes séparés précédents étaient établis pour SNCF Mobilités et intégraient le périmètre de SNCF Voyageurs en sus de celui de Fret SNCF.

<sup>7</sup> Avis n° 2021-029 du 27 mai 2021.

**b. Pour les exercices 2022 et 2023, Fret SNCF a procédé, pour la première fois, à l'indexation de la base de charges et à la prise en compte de facteurs de productivité**

25. Les tarifs prévisionnels pour les horaires de service 2022 et 2023 proposés par Fret SNCF ont été construits, pour la première fois, à partir de la base de charges indexée par rapport aux exercices passés, en prenant en compte, d'une part l'évolution naturelle des prix, d'autre part des coefficients de productivité simulant les gains d'efficacité auxquels Fret SNCF aspire pour ces exercices.
26. D'une part, l'indexation proposée suit plusieurs indices macroéconomiques et considère leur évolution moyenne au cours des cinq dernières années. La sélection d'indices en fonction des typologies de coûts apparaît pertinente.
27. D'autre part, les gains d'efficacité considérés s'élèvent à  $- [0 - 1]$  % pour les charges de personnel et à  $- [2 - 5]$  % pour les charges de fonctionnement et les redevances correspondant à la quote-part rattachable des frais de support de la structure nationale Fret SNCF SAS. Dans un environnement économique entré récemment en inflation, dont il n'est pas encore pleinement tenu compte pour l'indexation des coûts décrite précédemment, l'Autorité considère que la prise en compte de gains de productivité témoigne de l'ambition de Fret SNCF de rapprocher ses tarifs de ceux proposés par des opérateurs efficaces dans un marché concurrentiel.
28. Pour les futurs documents de référence de maintenance, il appartiendra à Fret SNCF de vérifier que les coefficients d'indexation et de productivité retenus ont été dimensionnés de façon pertinente et permettent de construire des trajectoires de gains suffisamment ambitieuses pour inciter à poursuivre l'amélioration de la productivité.

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

29. Le taux du coût moyen pondéré du capital avant impôt (CMPC) retenu par Fret SNCF dans le cadre de la tarification des DRM 2022 et 2023 est de  $[...]$  %.
30. 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.

**d. Les tarifs proposés font l'objet d'un contrôle de cohérence avec le revenu autorisé**

31. Dans le but d'écartier tout risque d'une sur-tarification, Fret SNCF réalise un rapprochement entre les chiffres d'affaires prévisionnels des prestations régulées et les revenus autorisés afférents, tels qu'estimés directement à partir de la base de charges. Pour les horaires de service 2022 et 2023, cet exercice a mis en évidence un écart relatif aux volumes de main d'œuvre.
32. Interrogé au cours de l'instruction, Fret SNCF explique en effet que le volume global d'heures productives servant au calcul du tarif horaire de main d'œuvre, issu d'une projection budgétaire récente, s'établit au-delà du volume horaire reconstituable à partir des volumes prévisionnels et temps théoriques des opérations de maintenance, qui, eux, reposent sur les volumes réalisés de l'année 2020, affectés dans une certaine mesure par la crise sanitaire.

33. Compte-tenu des justifications apportées par Fret SNCF, l'Autorité estime satisfaisants les résultats de cet exercice de réconciliation. Pour les prochains horaires de service, l'Autorité invite cependant Fret SNCF à s'assurer de la prise en compte de l'ensemble des prestations régulées pour la réconciliation, y compris les prestations facturées sur devis.

### **2.2.2. La grille tarifaire applicable aux prestations de prise en charge et d'approvisionnement en sable et en fluide est simplifiée à la faveur d'une réduction du nombre de catégories de matériel roulant**

34. La tarification de ces formules de prise en charge et prestations logistiques est simplifiée. Bien que conservant une articulation selon cinq formules combinant les différentes prestations accessibles, Fret SNCF a, en effet, réduit le nombre de catégories de rames considérées à deux au lieu de quatre auparavant. De plus, il n'est plus fait de distinction entre catégories de rames pour les formules de prise en charge n° 3 et 4 qui offrent la prise en charge d'un engin pour « *la vérification des niveaux/alimentation en consommables (sable, lave-glace) et/ou fourniture d'un complément en fluide (huile, liquide de refroidissement)* » sans mouvement vers les installations de maintenance, simplifiant encore la grille tarifaire.
35. L'Autorité accueille favorablement cette simplification, qui répond à ses observations antérieures<sup>8</sup> et améliore nettement la lisibilité de l'offre et de sa tarification.
36. Interrogé au cours de l'instruction sur les modalités de tarification d'un complément d'huile moteur, auparavant explicitement mentionné comme étant inclus dans le tarif des formules de prise en charge correspondantes, Fret SNCF a indiqué qu'elles demeuraient inchangées et s'est engagé à réintégrer ces dispositions dans la version publiée des DRM 2022 et DRM 2023.
37. S'agissant des niveaux de tarifs, l'Autorité constate une très nette augmentation des redevances relatives aux formules de prise en charge n° 1 et 2 seulement, les autres formules n'affichant que de très faibles hausses. Cette évolution importante est portée par une hausse de la part de main d'œuvre incluse dans le tarif de ces deux formules, qui est évaluée selon une modélisation descendante (*top-down*), en rapportant les charges de main d'œuvre afférentes au nombre d'entrées-sorties de matériels roulants constatées sur l'ensemble des sites.
38. Dans la mesure où cette méthodologie conduit à désormais facturer, dans le cadre de ces deux formules, l'équivalent de [2 – 5] heures de main d'œuvre par « prise en charge », l'Autorité invite Fret SNCF 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 de ces deux tarifs vis-à-vis des tarifs des autres formules établis sur la base de temps normatifs.

---

<sup>8</sup> Cf. Avis n° 2020-077 susvisé, points 75 et 76.



### **2.2.3. Fret SNCF opère une baisse du tarif de la main d'œuvre de maintenance légère, en tenant compte d'éléments issus de sa vision budgétaire sensiblement éloignés des dernières données réalisées disponibles pour l'exercice 2020**

39. Le tarif horaire de main d'œuvre présenté par Fret SNCF pour les DRM 2022 et 2023 est d'environ 82 euros par heure, près de 18 % inférieur à celui applicable à l'horaire de service 2021. Cette évolution à la baisse s'explique à la fois par une baisse des charges affectées (- [5 - 10] %) et par une augmentation du volume horaire total considéré (+ [5 - 10] %), variations que Fret SNCF a su justifier au cours de l'instruction par la prise en compte d'éléments budgétaires relatif à l'exercice 2021 et non des données issues du réalisé 2020, jugées moins représentatives du niveau d'activité susceptible d'être constaté en 2022.
40. L'Autorité considère les justifications avancées et les tarifs de main d'œuvre proposés par Fret SNCF pour les horaires de service 2022 et 2023 comme recevables.

### **2.2.4. Sous l'effet combiné de plusieurs facteurs, les tarifs d'utilisation des installations évoluent fortement malgré des unités d'œuvre et des charges globalement stables**

41. Les tarifs d'utilisation des installations sont calculés en divisant les charges allouées à chaque catégorie d'emplacement par les durées d'utilisation estimées à partir des volumes prévisionnels d'unités d'œuvre d'opérations de maintenance et des durées théoriques unitaires, comme pour les horaires de service précédents.
42. Si, dans leur ensemble, les unités d'œuvre, les durées théoriques et les charges considérées demeurent stables, les nouvelles propositions tarifaires comportent néanmoins des changements importants par rapport aux saisines précédentes, car Fret SNCF a actualisé de nombreuses données d'entrée. En effet, les tarifs d'utilisation des voies de terre-plein extérieures diminuent de moitié, et ceux des fosses extérieures sont en nette diminution, tandis que l'utilisation des installations intérieures qui n'incluent désormais que des équipements spécialisés (fosses, tours et vérins en fosse) se trouve, dans le même temps, sensiblement renchérie.
43. Ce cisaillement entre installations extérieures et intérieures découle de l'addition de plusieurs facteurs indépendants agissant tous dans le même sens.
44. Premièrement, Fret SNCF a mis à jour l'inventaire de ses installations, en réduisant le nombre de catégories considérées. Au-delà des voies de terre-plein extérieures, des tours et vérins en fosse, l'inventaire ainsi mis à jour ne comprend plus que des fosses de moins de 150 m en intérieur et des fosses de moins de 30 m en extérieur. Les fosses de plus grande longueur et les voies intérieures n'apparaissent ainsi plus, du fait d'un recentrage de la grille tarifaire sur 9 catégories d'installations (au lieu de 16 pour l'horaire de service 2021), qui aura permis de corriger les longueurs des emplacements tout en reclassant les emplacements selon leur utilisation effective (usage de la fosse notamment), compte tenu des données les plus récentes dont dispose Fret SNCF.
45. Cette simplification de l'inventaire modifie la répartition des charges liées aux installations entre les différents types d'emplacements, dont la clé d'allocation repose sur la valeur de reconstruction à neuf de chaque type d'actif. L'Autorité observe ainsi que le retraitement de certaines fosses extérieures en voies de terre-plein diminue drastiquement la valeur de reconstruction à neuf des emplacements extérieurs et donc la quote-part de charges qui leur est allouée. En miroir, la quote-part de charges allouées aux installations intérieures (fosses, tours et vérins en fosse) s'en trouve mécaniquement sensiblement augmentée, bien que leur valeur de reconstruction à neuf n'ait été affectée qu'à la marge.



46. Deuxièmement, Fret SNCF a tenu compte de l'introduction d'une offre de stationnement en considérant les temps d'utilisation liés à ce service qui n'étaient jusqu'ici pas comptabilisés, et qui est aujourd'hui réalisé exclusivement sur les voies de terre-plein extérieures. La durée globale du stationnement est estimée à plus de [500 000 – 1 000 000] heures, soit près de 4 fois le volume horaire d'utilisation des installations retenu pour les opérations de maintenance. Ce volume est évalué par Fret SNCF à partir des temps de présence des matériels roulants sur ses sites, connus grâce au logiciel ESLOCO, desquels sont ensuite retranchés les temps de maintenance, de nettoyage et de mouvement ainsi qu'un « temps forfaitaire de 4 heures de mise en attente par entrée sortie ».
47. À titre subsidiaire, l'Autorité relève, d'une part, que moins de 80 % des données issues de ESLOCO ont pu être exploitées par Fret SNCF, d'autre part, que Fret SNCF déduit une durée forfaitaire correspondant au double de la durée maximale de mise en attente de 2 heures définie dans le DRM. Dans le cadre de l'élaboration de cette première offre de stationnement, l'Autorité considère que ces données approximatives peuvent, à ce stade, être utilisées, mais que Fret SNCF devra s'appuyer sur des hypothèses plus robustes pour les futurs horaires de service afin d'éviter toute discrimination entre les activités de stationnement de Fret SNCF et celles des entreprises ferroviaires tierces. L'Autorité invite par conséquent Fret SNCF à assurer un suivi plus robuste et systématique des temps de présence et d'utilisation des installations par les matériels roulants. En conséquence, la limite horaire de mise en attente édictée dans le DRM pourra être réajustée pour être cohérente avec le temps moyen effectivement constaté.
48. Troisièmement, Fret SNCF a établi ses volumes horaires prévisionnels d'utilisation des installations sur la base des opérations réalisées en 2020 et de leur durée théorique. Interrogé au cours de l'instruction sur la pertinence de retenir les unités d'œuvres relatives à l'exercice 2020, affecté par la crise sanitaire, Fret SNCF a mis en avant que, globalement, le volume horaire d'utilisation des installations ainsi retenu était supérieur à celui qui aurait été estimé à partir des unités d'œuvre 2019, ce qui écartait, au global, un risque de surtarification.
49. Convenant de cette faible variation du volume horaire prévisionnel global, l'Autorité a toutefois fait observer à Fret SNCF au cours de l'instruction que la prise en compte d'unités d'œuvres 2020 au lieu de 2019 conduisait en particulier à retenir une utilisation des tours et vérins en fosse (notés TEF et VEF) en net recul, ayant un effet direct et important sur les tarifs de ces installations. Convenant alors que les unités d'œuvre 2019 constituaient, en l'espèce, une meilleure prévision de l'activité susceptible de survenir en 2022, Fret SNCF a fait savoir à l'Autorité, par le courrier du 30 juin 2022 susvisé, qu'elle entendait rectifier la tarification de ces deux catégories d'emplacement pour tenir compte de volumes horaires réalisés en 2019, à savoir [2 000 – 5 000] heures d'utilisation pour les tours en fosse et [2 000 – 5 000] heures pour les vérins en fosse.
50. Cette rectification permet, pour l'horaire de service 2022, de retenir un tarif de 273,41 euros par heure pour les vérins en fosse et de 188,37 euros par heure d'utilisation des tours en fosse, contenant ainsi la hausse respective de ces tarifs à +34 % et à +49 % – au lieu de respectivement +149 % et +58 % initialement. Par analogie, les tarifs corrigés pour l'horaire de service 2023 sont respectivement de 274,34 et 189,06 euros par heure.

### 2.2.5. Les tarifs des services de maintenance à l'opération

51. Les services de maintenance sont proposés à la maille de l'opération de maintenance et par série, sous-série et variante de matériel roulant, comme pour les précédents horaires de service. L'Autorité avait approuvé la mise en place d'une facturation à la maille de l'opération, car elle correspond à la granularité utilisée dans les trames de maintenance des matériels roulants ferroviaires.

52. Dans les DRM 2022 et 2023, près de 2 000 opérations (combinaisons {matériel roulant ; code opération}) font l'objet d'un tarif unitaire contre moins de 1 100 pour les horaires de service précédents. La description de ces opérations a également été sensiblement améliorée puisque toutes sont désormais dotées d'un libellé.
53. À ce titre, l'Autorité encourage Fret SNCF à poursuivre ses efforts de documentation en rapprochant les opérations similaires et en proposant des descriptions plus uniformes et étoffées de celles-ci, de telle sorte que leur consistance soit décrite de manière transparente et que les tiers puissent identifier leurs éventuelles spécificités, voire le niveau de service<sup>9</sup> 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.
54. Les tarifs des opérations reposent sur l'addition d'une part main d'œuvre et d'une part installation, correspondant aux temps théoriques de main d'œuvre et d'utilisation des installations retenus par Fret SNCF pour chaque couple {code opération ; série/sous-série/variante de matériel roulant}.
55. Pour les horaires de service 2022 et 2023, les experts de Fret SNCF ont mené une campagne de mise en qualité de l'ensemble des durées retenues, fiabilisant ainsi la tarification des DRM 2022 et 2023.
56. Considérant la correction des tarifs horaires d'utilisation des tours et vérins en fosse indiquée au point 49, les opérations ayant recours à ces équipements devront voir leur tarif unitaire recalculé. Outre l'opération de reprofilage d'essieu, 27 codes opérations et 46 séries, sous-séries ou variantes de matériel roulants sont concernés pour un total de 129 combinaisons au catalogue (une combinaison correspondant à un couple {code opération ; série de matériel roulant}, qui sont identifiées dans le tableau de synthèse figurant en annexe. À titre d'exemple, l'opération de reprofilage d'essieu proposée initialement au tarif unitaire de 429,86 euros serait *in fine* tarifée à 416,36 euros pour l'horaire de service 2022.

#### **2.2.6. L'estimation du taux de frais sur pièces et consommables apparaît satisfaisante**

57. Comme pour les horaires de service 2020 et 2021, Fret SNCF refacture les charges relatives à l'approvisionnement en pièces détachées et produits consommables au *pro rata* de la valeur des pièces fournies. Ces charges d'achat, de commande et de gestion logistique des matériels livrés sont intégrées à la grille tarifaire sous la forme d'un « taux de frais » qui s'ajoute au prix de fourniture des pièces détachées et produits consommables pratiqué par le prestataire fournisseur.
58. Pour les horaires de services 2022 et 2023, Fret SNCF estime le taux de frais en tenant compte, d'une part, de charges de logistique amont – logistique qui est opérée en collaboration avec SNCF Voyageurs –, d'autre part, des frais de logistique aval, propres à Fret SNCF et incluant une quote-part de ses frais de fonctionnement.
59. Pour déterminer le taux de frais présenté de 22,55 %, Fret SNCF a tenu compte de données budgétaires différant de celles issues du modèle tarifaire. Le taux de frais estimé apparaît cohérent pour les horaires de service 2022 et 2023. L'Autorité demande cependant à Fret SNCF, pour les futurs DRM, de justifier davantage les données budgétaires prises en compte.

---

<sup>9</sup> 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.

### 2.3. Conclusion

60. S'agissant du nettoyage des matériels roulants, les DRM 2022 et 2023 devront être complétés afin de mentionner que le candidat peut demander un accès pour compte propre aux installations de Fret SNCF et y adosser les services de nettoyage du prestataire de son choix, y compris ceux de SNCF Voyageurs, dans les conditions de l'offre de référence de maintenance de SNCF Voyageurs (cf. point 19).
61. Pour les mises à jour ultérieures du DRM, l'Autorité recommande à Fret SNCF de poursuivre ses efforts d'amélioration de l'offre et de sa tarification, conformément aux recommandations énoncées dans l'avis, dont les principales sont reprises ci-après :
- renforcer l'environnement de contrôle de manière à fiabiliser la traçabilité des données et sécuriser l'établissement des tarifs régulés (cf. point 24) ;
  - s'assurer de la prise en compte de l'ensemble des prestations régulées dans l'exercice de réconciliation des tarifs et unités d'œuvre prévisionnels avec le revenu autorisé, y compris les prestations facturées au forfait et sur devis (cf. point 33) ;
  - approfondir le suivi des durées des opérations et des équipements utilisés afin d'améliorer la qualité des prévisions d'activités, de mieux justifier les temps théoriques considérés dans son modèle tarifaire et de permettre une analyse plus immédiate des évolutions de factures pour les clients externes comme internes (cf. points 38 et 47) ;
  - poursuivre les efforts visant à accroître la transparence de l'offre en améliorant la description de la consistance des opérations proposées au catalogue (cf. point 53).

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Fret SNCF dans ses installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2022 et 2023, sauf pour ce qui concerne :

- Le tarif d'utilisation des vérins en fosse, pour lequel l'Autorité émet un avis favorable à hauteur de 273,41 euros par heure pour l'horaire de service 2022 et 274,34 euros par heure pour l'horaire de service 2023 ;
- Le tarif d'utilisation des tours en fosse, pour lequel l'Autorité émet un avis favorable à hauteur de 188,37 euros par heure pour l'horaire de service 2022 et 189,06 euros par heure pour l'horaire de service 2023 ;
- Les tarifs unitaires des 129 opérations sollicitant les tours et vérins en fosse, identifiées au point 56, pour lesquels l'Autorité émet un avis favorable à hauteur des tarifs unitaires recalculés pour intégrer les tarifs horaires d'utilisation des vérins en fosse et des tours en fosse validés par l'Autorité.

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 7 juillet 2022.*

**Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.**

Le Président

Bernard Roman

## Annexe

Tableau de synthèse des opérations dont le tarif devra être recalculé

Code opération	Série, sous-série ou variante de matériel roulant
Reprofilage	Toutes
GR1ES	Z9600--PDL, Z97300, Z99500, Z7500, Z9500, Z9600--MDAL, Z7300--Z73, X73500-X735SGM, X73500-X735X735, X73500-X739, X76500-3C, Z24500-TMS1, Z24500-Z245, Z26500-4C, Z26500-5C, Z27500-3C, Y8000, Z11500, Y8400, Z27500-4C, Z7300--MDAL, Z7300--CEN, BB66700, Z9600--PDL
OF1BM, OF1BP, OF1FI, OR1EP	Z27500-3C, X76500-3C, X76500-4C, B81500-3C, B81500-4C, B82500-NA, B82500-TBL, Z27500-4C
GR1EM, GR1EP	Z31500-4C, Z51500-4C, Z54900-4C, B83500-4C, B83500-6C, B84500-4C, B84500-6C, B85900-4C
GD0MD, OR101	Y8000, Y8400
GF101, OF105	BB22200, BB7200
OR0BM, OR0BP	Z11500
OR201, OR501	BB26000
GR101	BB22200, BB26000, BB27000, BB27300, BB37000, BB7200
GT202	BB15000, BB22200, BB27000, BB37000, BB7200
GT601	BB22200, BB26000, BB27000, BB37000
OT201	BB26000, BB27000, BB37000
GT201	BB27000, BB27300
GT6--, XDT--	BB36000, BB36300
OT401	BB36000, BB60000,
XTSGP	BB27000, BB37000,
GT1AL	BB60000
GT401	BB22200
XTSRE	BB27000