

Avis n° 2025-100 du 18 décembre 2025

portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Transdev Rail Sud Inter-métropoles 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 la société Transdev Rail Sud Inter-Métropoles (ci-après « TRSI ») dans ses deux centres d'entretien du matériel roulant pour les horaires de service 2025 et 2026.

La saisine de l'Autorité sur ce projet d'offre de référence de maintenance s'inscrit dans le cadre de la mise en exploitation, depuis le 29 juin 2025, du premier lot de transport conventionné de voyageurs remporté par un opérateur alternatif, TRSI, filiale de Transdev. Pour les horaires de service 2025 et 2026, ces installations de maintenance devraient être essentiellement utilisées par TRSI elle-même. Les demandes d'accès d'entreprises ferroviaires tierces concernent majoritairement d'autres services conventionnés de la région Sud-PACA. Les demandes des autres entreprises ferroviaires apparaissent marginales.

L'Autorité considère que la méthodologie proposée pour l'élaboration des tarifs, reposant sur des assiettes de charges et des unités d'œuvre prévisionnelles, et par voie de conséquence les tarifs des prestations, peuvent être acceptés. Afin de construire les futures offres de référence de maintenance sur le fondement de données fiables, l'Autorité recommande toutefois la mise en place d'outils permettant de mesurer les temps et les fréquences d'utilisation réels des différentes installations de maintenance.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

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

Saisie par Transdev par courrier enregistré au service de la procédure de l'Autorité le 25 septembre 2025 puis, à la suite de modifications, le 2 décembre 2025 ;

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 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 des services d'accès aux installations de service de Transdev Rail Sud Inter-métropoles pour l'horaire de service 2025 et 2026 » (ci-après « ORSAI 2025-2026 ») ;

Vu les consultations du Gouvernement effectuées par courrier en date du 3 octobre 2025 puis du 3 décembre 2025 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 18 décembre 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte et cadre juridique	4
1.1. Les centres d'entretien du matériel roulant ferroviaire sont des installations de service 4	
1.2. Pour la première fois, l'Autorité a été saisie d'un projet d'offre de référence de maintenance d'un nouvel entrant sur le segment des services conventionnés	5
1.3. Les demandes d'accès des entreprises ferroviaires tierces aux centres de maintenance exploités par TRSI devraient concerner majoritairement les services conventionnés de la région Sud-PACA.....	5
2. Analyse	6
2.1. L'offre de référence présentée par TRSI apparaît satisfaisante, moyennant des remarques mineures visant à en renforcer la clarté	6
2.2. En l'absence d'historique d'exploitation des sites, les données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs 2025-2026 reposent sur des données prévisionnelles	7
2.2.1. Les hypothèses retenues pour l'estimation des charges d'exploitation reposent sur les données du contrat de service public conclu avec la région Sud-PACA	8
2.2.2. Les unités d'œuvre prévisionnelles retenues sont notamment établies en fonction de la capacité maximale d'utilisation des installations, ce qui permet de contenir le niveau des tarifs proposés.....	8
2.2.3. Les hypothèses de projection des charges et unités d'œuvre, et par voie de conséquence les tarifs des prestations, peuvent être acceptés	9
ÉMET L'AVIS SUIVANT	10
Annexe 1 – Récapitulatif des recommandations formulées dans le présent avis	11

1. Contexte et cadre juridique

1.1. Les centres d'entretien du matériel roulant ferroviaire sont des installations de service

1. 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, et dont l'Autorité régule les conditions d'accès et la tarification des prestations qui y sont fournies.
2. Conformément à l'article préliminaire du décret du 20 janvier 2012 susvisé, 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 aux services de base, prestations connexes aux services de base).
3. Les installations d'entretien des matériels roulants ferroviaires constituent des installations de service listées à l'article 1^{er} du décret susmentionné. Sont également qualifiées d'installations de service les « *autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage* » (article 1^{er}, f).
4. Tout exploitant d'une installation de service doit en garantir l'accès aux entreprises ferroviaires et leur proposer les services visés aux points précités dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, en application de l'article L. 2123-3-1 du code des transports¹.
5. La transparence sur les conditions relatives à l'accès aux installations de services et aux services associés étant une condition préalable pour permettre à toutes les entreprises ferroviaires d'y accéder de façon non discriminatoire (articles 1 et 2 du décret du 20 janvier 2012 susvisé), le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 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'établir une description détaillée des installations de service et des services associés (article 4) et de la publier (article 5). En outre, le règlement d'exécution décrit les processus spécifiques applicables aux demandes d'accès (articles 7, 8, 9, 10, 12 et 13) et aux installations de service inutilisées (article 15).
6. La tarification de l'accès aux installations de service ainsi que des prestations qui y sont fournies est régulée. Le I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 précité 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* ». Le dernier alinéa du I de l'article 3 de ce même décret permet à l'exploitant d'installation de service de proposer des devis pour l'ensemble des services de base « *lorsque la spécificité d'une prestation régulée ne permet pas d'établir un tarif unitaire* ».

¹ L'article L. 2123-3-1 du code des transports transpose le paragraphe 2 de l'article 13 de la directive 2012/34/UE : « Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe II, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures. »

7. Les prestations « régulées » recouvrent, en application du 9° de l'article préliminaire du décret du 20 janvier 2012 précité « *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* ».
8. Ces dispositions transposent les paragraphes 7 et 8 de l'article 31 de la directive 2012/34/UE susvisée.

1.2. Pour la première fois, l'Autorité a été saisie d'un projet d'offre de référence de maintenance d'un nouvel entrant sur le segment des services conventionnés

9. En application du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, la société Transdev a saisi l'Autorité du projet d'offre de référence de maintenance fixant les redevances relatives aux prestations régulées fournies par sa filiale Transdev Rail Sud Inter-Métropoles (ci-après « TRSI ») dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2025 et 2026, le 25 septembre 2025, puis, à la suite de modifications de l'offre de TRSI, le 2 décembre 2025.
10. Cette offre de référence est la première déposée par un opérateur alternatif à l'opérateur historique dans le cadre de l'exploitation de services conventionnés ferroviaires de voyageurs, ainsi que la première présentée par la société Transdev, pour sa filiale ayant à la fois le statut d'exploitant ferroviaire et celui d'exploitant d'installations de service. Elle s'inscrit dans le cadre de la mise en exploitation, depuis le 29 juin 2025, du lot de transport conventionné sur l'axe Marseille-Toulon-Nice attribué à TRSI par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (ci-après « Sud-PACA ») en novembre 2021.
11. Conformément au 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 dossier de saisine³.

1.3. Les demandes d'accès des entreprises ferroviaires tierces aux centres de maintenance exploités par TRSI devraient concerner majoritairement les services conventionnés de la région Sud-PACA

12. Depuis le 29 juin 2025, TRSI exploite deux sites en région Sud-PACA : le centre de maintenance de Nice-Ville (« Reine Jeanne ») et le centre de maintenance de Marseille-Pautrier. Le centre de maintenance de Nice-Ville a fait l'objet de travaux majeurs, notamment la construction d'un bâtiment intégrant des voies de maintenance, des locaux techniques et un hall de maintenance, ainsi que la réhabilitation des bureaux dont l'achèvement a été confirmé par Transdev. Cet investissement a été intégralement porté par la région Sud-PACA.

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 du 20 janvier 2012 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 du 20 janvier 2012 susvisé.

13. Les besoins d'accès de tiers concernant, pour l'essentiel, des prestations liées à l'exploitation d'autres lignes conventionnées par la région Sud-PACA. Les demandes formulées par des entreprises ferroviaires n'exploitant pas de service conventionné de la région Sud-PACA sont, pour leur part, marginales. À ce jour, deux entreprises tierces ont exprimé leur besoin d'accès à ces installations : SNCF Voyageurs Sud Azur (exploitant du lot « Azur », conventionné par la région Sud-PACA et attribué le 18 novembre 2021) et SNCF Voyageurs, au titre de ses activités, « TER PACA », « TER Occitanie » (dans le cadre des services conventionnés respectivement par les régions Sud-PACA et Occitanie, non encore mis en concurrence) et « Intercités ». Par ailleurs, la localisation et la configuration actuelles des sites n'apparaissent pas adaptées pour répondre aux attentes des acteurs non conventionnés.

2. Analyse

2.1. L'offre de référence présentée par TRSI apparaît satisfaisante, moyennant des remarques mineures visant à en renforcer la clarté

14. L'offre de référence de TRSI présente les prestations proposées dans les installations de service qu'elle exploite, ainsi que les tarifs associés. Cette offre comprend principalement des prestations de maintenance légère et des prestations d'accès aux installations à d'autres fins, comme le stationnement ou le nettoyage des matériels roulants.
15. La composition de l'offre de TRSI, détaillée ci-après, n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Autorité :

Catégorie	Prestation	Tarification
Accès aux installations	Prise en charge de matériel roulant	Tarif unitaire par train accédant
	Utilisation des installations sans équipement de maintenance pour le stationnement	Tarif unitaire selon la longueur du matériel roulant en mètres et la durée d'utilisation en heures
	Utilisation de la machine à laver	Tarif unitaire par train accédant
	Utilisation de la passerelle	Tarif unitaire par train accédant
	Utilisation du portique de levage	Tarif unitaire par train accédant
	Utilisation des installations en vue de réaliser des opérations de maintenance pour compte propre (incluant l'accès aux installations et la manœuvre des équipements)	Tarif unitaire selon la durée d'utilisation en heures
Maintenance légère	Maintenance par l'exploitant d'installations de services Réalisation d'une opération (incluant l'accès aux installations, la main d'œuvre et les pièces et produits consommables)	Tarif sur devis
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

16. L'offre proposée par TRSI comporte toutefois certaines imprécisions.
17. D'une part, les missions dévolues aux agents de TRSI lors des opérations d'accès au réseau ferré national et leurs interfaces avec le gestionnaire d'infrastructure mériteraient d'être clarifiées : l'offre gagnerait à être plus explicite en utilisant une terminologie alignée sur celle actuellement employée pour les opérations d'accès au réseau ferré national⁴ et à préciser plus clairement le rôle de chaque intervenant.
18. D'autre part, les conditions de réalisation des éventuelles études de compatibilité du matériel roulant à réaliser préalablement à l'accès au site, à destination des utilisateurs tiers, doivent faire l'objet d'une clarification dans l'offre. En particulier, la référence à des matériels REGIO 2N qualifié de « standards », qui n'auraient pas vocation à nécessiter de telles études, n'apparaît pas suffisamment explicite.
19. Au vu de ce qui précède, l'Autorité recommande à TRSI :
 - D'une part, pour les opérations d'accès au réseau ferré national figurant dans son offre de référence de maintenance : (i) d'utiliser la terminologie en vigueur pour décrire les différentes missions assurées respectivement par ses agents et par ceux du gestionnaire d'infrastructure et (ii) de distinguer explicitement la liste des missions relevant de ses propres opérateurs de celles relevant du gestionnaire d'infrastructure ;
 - D'autre part, de clarifier les critères imposant ou non la réalisation des études de compatibilité des matériels roulant.

N	Recommandations	Échéance
1	Pour les opérations d'accès au réseau ferré national : (i) utiliser la terminologie en vigueur pour décrire les différentes missions assurées par ses agents et ceux du gestionnaire d'infrastructure et (ii) distinguer explicitement la liste des missions relevant de ses propres opérateurs de celles relevant du gestionnaire d'infrastructure.	Offre de maintenance 2025-2026
2	Clarifier les critères de réalisation des études de compatibilité des matériels roulant.	Offre de maintenance 2025-2026

2.2. En l'absence d'historique d'exploitation des sites, les données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs 2025-2026 reposent sur des données prévisionnelles

20. En raison du subventionnement intégral des travaux réalisés sur les sites de maintenance par la région Sud-PACA, TRSI ne supporte aucune charge de capital. Les tarifs calculés dans le cadre de l'offre de maintenance de TRSI reposent uniquement sur le principe de couverture des charges d'exploitation.
21. TRSI est devenue exploitante des installations de service du lot qui lui a été attribuée pour la première fois à compter de l'horaire de service 2025. En l'absence de données historiques de production, TRSI a par conséquent élaboré ses tarifs sur le fondement de données prévisionnelles uniquement, aussi bien pour l'assiette des charges d'exploitation que pour les d'unités d'œuvre.

⁴ L'usage de la terminologie « autorisation de départ » employée dans l'offre est caduque. La mission associée à la nouvelle terminologie, « autorisation de mouvement », est par ailleurs normalement dévolue aux agents du gestionnaire d'infrastructure.

22. Pour les mêmes raisons, TRSI présente une offre de référence d'une durée limitée à un an et demi, ce qui paraît acceptable dans un contexte de lancement d'activité. Pour les horaires de service suivants, l'exploitant devrait disposer d'une meilleure connaissance de ses charges d'exploitation et des volumes d'utilisation, ce qui lui permettra de saisir l'Autorité sur la base de cycles pluriannuels plus longs.

2.2.1. Les hypothèses retenues pour l'estimation des charges d'exploitation reposent sur les données du contrat de service public conclu avec la région Sud-PACA

23. TRSI propose, en l'absence de compte de résultat relatif à l'activité de gestionnaire d'installations de service à date⁵, de déterminer les assiettes de charges d'exploitation utilisées pour établir la tarification (i) en s'appuyant principalement sur des données prévues au contrat de service public signé avec la région Sud-PACA et évaluées sur dix ans (aux conditions économiques 2020) et (ii) en les actualisant selon le taux retenu du contrat.
24. Si les données prévues au contrat sont détaillées année par année, TRSI a proposé, pour la construction de son offre, de retenir des charges moyennes sur dix ans, correspondant à la durée totale du contrat de service public et non celles prévues pour les seules années 2025 et 2026. Ce choix vise à réduire l'impact sur les premières années, dans la tarification, des surcoûts liés à la mise en place de l'exploitation (coûts de recrutement, de formation initiale, de mise en place d'outils et de procédures, etc...), en procédant à un lissage de ces charges sur l'ensemble de la durée du contrat.
25. L'Autorité considère que cette méthode est acceptable dans la mesure où, d'une part, elle profite aux utilisateurs en évitant que des surcoûts ponctuels ne se traduisent par une hausse excessive des tarifs d'accès sur les horaires de service 2025 et 2026, et où, d'autre part, TRSI a indiqué que pour les prochaines offres de maintenance, elle fondera ses prévisions de coûts sur le retour d'expérience des premiers mois d'exploitation, ce qui permettra d'affiner l'estimation des coûts prévisionnels.
26. Au regard du contexte de la saisine, la méthodologie utilisée par TRSI pour élaborer les assiettes de charges de la tarification peut donc être acceptée. L'Autorité sera toutefois attentive, dans le cadre des prochaines saisines, au rapprochement entre la projection tarifaire initiale et les charges effectivement constatées sur cette période.

2.2.2. Les unités d'œuvre prévisionnelles retenues sont notamment établies en fonction de la capacité maximale d'utilisation des installations, ce qui permet de contenir le niveau des tarifs proposés

27. S'agissant de l'estimation des unités d'œuvre retenues pour la construction des tarifs des différentes prestations :
- Pour les prestations comprenant l'accès à des installations, TRSI retient selon la nature des installations comme hypothèses : (i) soit la capacité maximale d'utilisation des installations des sites, (ii) soit l'utilisation prévisionnelle des installations, y compris celles des entreprises ferroviaires tierces. Ainsi, TRSI accepte de porter le risque de ne pas couvrir ses coûts dans le cas d'une utilisation de ses sites inférieure à leur capacité maximale, ce qui contribue à contenir le niveau des tarifs proposés.
 - Pour les prestations mobilisant du personnel de TRSI, l'estimation du nombre d'heures productives du personnel est établie sur la base des données figurant dans le contrat de

⁵ Les premiers comptes séparés relatifs à une année pleine d'activité, c'est-à-dire l'exercice 2026, ne devraient ainsi être disponibles qu'au cours du premier semestre 2027.

service public signé avec la région Sud-PACA, en tenant compte d'une polyvalence importante de ses agents.

28. Au regard des hypothèses retenues, les unités d'œuvre proposées apparaissent acceptables et n'appellent pas d'observation de la part de l'Autorité.

2.2.3. Les hypothèses de projection des charges et unités d'œuvre, et par voie de conséquence les tarifs des prestations, peuvent être acceptés

29. Au regard de ce qui précède, l'Autorité considère que la méthodologie de projection des charges et de détermination des unités d'œuvre proposée par TRSI, et, par voie de conséquence, les tarifs applicables aux horaires de service 2025 et 2026⁶, peuvent être acceptés. Les niveaux des tarifs de l'offre de maintenance de TRSI ainsi calculés apparaissent cohérents avec ceux observés dans les offres de référence de maintenance comparables. Si le tarif relatif à l'utilisation de la machine à laver est plus élevé, il apparaît toutefois justifié au regard d'une assiette de charges reflétant strictement les coûts de maintenance prévisionnels de l'installation tels que contractualisés entre TRSI et son fournisseur, ainsi que par des hypothèses d'utilisation de l'installation faibles mais cohérentes. Ainsi, en l'absence de données historiques ou de données plus robustes, l'estimation réalisée par TRSI n'appelle pas de remarque de la part de l'Autorité.
30. 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 l'évolution des données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs afin de construire les offres futures sur le fondement de données plus robustes, documentées et auditable tant pour les charges que pour les unités d'œuvre.

N	Recommandation	Échéance
3	Mettre en place des outils permettant de mesurer et de suivre l'évolution des données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs afin de construire les offres de maintenance futures sur le fondement de données plus robustes, documentées et auditable tant pour les charges que pour les unités d'œuvre.	Offre de maintenance 2027

⁶ Pour chaque prestation de l'offre de référence, les tarifs sont ensuite déterminés en rapportant le montant des charges estimées (cf. 2.2.1) au volume prévisionnel d'unités d'œuvre correspondantes (cf. 2.2.2).

ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'Autorité émet un avis conforme sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Transdev Rail Sud Inter-Métropoles dans ses installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2025 et 2026.

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

L'Autorité a émis le présent avis le 18 décembre 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guené, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE 1 – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N	Recommandations	Échéance
1	Pour les opérations d'accès au réseau ferré national : (i) utiliser la terminologie en vigueur pour décrire les différentes missions assurées par ses agents et ceux du gestionnaire d'infrastructure et (ii) distinguer explicitement la liste des missions relevant de ses propres opérateurs de celles relevant du gestionnaire d'infrastructure.	Offre de maintenance 2025-2026
2	Clarifier les critères de réalisation des études de compatibilité des matériels roulant.	Offre de maintenance 2025-2026
3	Mettre en place des outils permettant de mesurer et de suivre l'évolution des données sous-jacentes à l'élaboration des tarifs afin de construire les offres de maintenance futures sur le fondement de données plus robustes, documentées et auditables tant pour les charges que pour les unités d'œuvre.	Offre de maintenance 2027