

Avis n° 2024-086 du 12 décembre 2024

Relatif à la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2025

L'essentiel

SNCF Combustible, entité rattachée à SNCF Voyageurs, assure l'exploitation de stations-service pour l'approvisionnement en carburant des engins thermiques utilisés pour le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. En tant qu'exploitant d'installations de service, SNCF Combustible est chargée de l'élaboration et de la publication des tarifs d'accès aux stations-service et aux prestations qui y sont offertes.

L'Autorité a ainsi été saisie le 20 septembre 2024 de l'offre de référence relative à l'utilisation des installations d'approvisionnement en combustible exploitées par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2025, pour avis conforme.

L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs des prestations régulées proposées par SNCF Combustible.

En vue de sa saisine sur l'offre de référence pour l'horaire de service 2026, l'Autorité recommande de calculer les charges de la station-service de Blainville en se fondant, à l'instar de ce qui est réalisé sur les autres stations, sur les charges réelles du dernier exercice comptable disponible.

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 SNCF Combustible, par courrier enregistré au service de la procédure le 20 septembre 2024 et complété le 26 septembre 2024, la saisine ayant été déclarée recevable le 26 septembre 2024, de « l'offre de référence relative à l'utilisation des installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2025 » ;

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

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

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

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

Vu l'avis n° 2023-062 du 21 décembre 2023 relatif à la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2024 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 17 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 12 décembre 2024,

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

Table des matières

1. CONTEXTE ET CADRE DE RÉGULATION APPLICABLE AUX INSTALLATIONS D'APPROVISIONNEMENT EN COMBUSTIBLE	4
1.1. Le cadre réglementaire applicable aux installations d'approvisionnement en combustible est régi par les articles L. 2123-1 et L. 2123-3-1 du code des transports.....	4
1.2. SNCF Combustible saisit l'Autorité pour avis conforme des tarifs d'accès aux stations-service dont elle assure l'exploitation et aux prestations qui y sont offertes	4
1.3. L'Autorité est saisie de l'offre de référence relative à l'utilisation des installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service (HDS) 2025.....	5
1.4. Dans le cadre de l'HDS 2025, SNCF Combustible prévoit des évolutions dans la typologie des carburants distribués sur deux stations-service, tout en maintenant le nombre total de stations-service inchangé	6
2. ANALYSE.....	8
2.1. Les volumes prévisionnels de combustible reposent sur des prévisions exogènes optimistes.....	8
2.2. Le coût de la fourniture du combustible livré demeure stable.....	9
2.3. La tarification des redevances dues au titre du coût de la station-service et du service de pompiste est acceptable.....	10
2.3.1. La valorisation du « forfait exploitant » réalisé par Fret SNCF traduit les clauses du contrat conclu avec SNCF Combustible	11
2.3.2. Les charges relatives à l'usage des actifs que constituent les stations-service sont acceptables	12
2.4. La tarification de la prestation de pilotage augmente en cohérence avec l'évolution du coût moyen agent.....	12
2.5. La tarification des prestations de formation n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité	13
ÉMET L'AVIS SUIVANT	14
ANNEXE 1 – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS	15

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

1.1. Le cadre réglementaire applicable aux installations d'approvisionnement en combustible est régi par les articles L. 2123-1 et L. 2123-3-1 du code des transports

1. Conformément aux articles L. 2123-1 et L. 2123-3-1 du code des transports, les entreprises ferroviaires et les autres candidats ont un droit d'accès dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes aux installations de service et aux services de base fournis dans ces installations, ainsi qu'aux prestations complémentaires ou connexes énumérées aux points 2, 3 et 4 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE susvisée. Parmi ces installations de service, figurent les installations d'approvisionnement en combustible (stations-service)¹.
2. Aux termes du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, l'Autorité « émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès [...] aux [...] installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces installations ». Ces principes et règles de tarification sont fixés à l'article 3 du décret n° 2012-70 susvisé.
3. Cet article prévoit notamment, à son I, que « la fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable ».
4. Par ailleurs, le III de ce même article dispose que « les exploitants d'installations de service transmettent à l'Autorité de régulation des transports, au plus tard six mois avant la date souhaitée de leur entrée en vigueur, les projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées et de principes tarifaires d'établissement des devis dans les cas mentionnés au dernier alinéa du I², couvrant le cas échéant une période pluriannuelle, en détaillant leurs modalités de calcul et les éventuelles formules d'indexation. Ils renouvellent cette transmission en cas de modification et à la demande de l'Autorité de régulation des transports. L'Autorité de régulation des transports rend un avis conforme sur les projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées [...] dans les trois mois à compter de la réception du dossier ».

1.2. SNCF Combustible saisit l'Autorité pour avis conforme des tarifs d'accès aux stations-service dont elle assure l'exploitation et aux prestations qui y sont offertes

5. SNCF Combustible, entité rattachée à SNCF Voyageurs, assure l'exploitation de stations-service pour l'approvisionnement en carburant des engins thermiques utilisés pour le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.
6. Au sens du 12°) de l'article 3 de la directive 2012/34/UE susvisée et du 6°) de l'article préliminaire du décret n° 2012 70 susvisé, SNCF Combustible détient la qualité d'exploitant d'installation de service.

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

² Aux termes de cet alinéa : « Lorsque la spécificité d'une prestation régulée ne permet pas d'établir un tarif unitaire, l'exploitant de l'installation de service peut définir les principes tarifaires d'établissement de devis à condition d'indiquer les tarifs élémentaires qu'il est en mesure d'établir pour ces services et prestations. Il arrête ensuite au cas par cas le montant des prestations selon un devis établi préalablement à leur délivrance. ».

7. En tant qu'exploitant d'installation de service, SNCF Combustible est chargée de l'élaboration et de la publication des tarifs d'accès aux stations-service et aux prestations qui y sont offertes. À ce titre, il lui revient de saisir, pour avis conforme, l'Autorité des projets de tarification correspondants.

1.3.L'Autorité est saisie de l'offre de référence relative à l'utilisation des installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service (HDS) 2025

8. L'offre de référence transmise par SNCF Combustible pour l'horaire de service (HDS) 2025 (ci-après « ORC 2025 ») prévoit, au titre du service de base, des prestations régulées relatives à l'accès aux installations d'approvisionnement en combustible et aux services qui y sont rendus³.
9. Le service de base au sens de l'article 2 du décret n° 2012-70 susvisé comprend trois types de prestations :
- une prestation « fourniture de gazole », commune à l'ensemble des sites, qui correspond au « coût de la station-service y compris accueil et contrôle » et au « coût de fourniture de gazole livré » ;
 - une prestation de « pilotage », obligatoire sur les sites « non directement accessibles » exclusivement .
 - sur les sites « directement accessibles », la prestation de pilotage est en revanche facultative. Les entreprises ferroviaires ou candidats peuvent ainsi choisir alternativement entre :
 - une « prestation en autonomie », proposée sur tous les sites sous réserve d'une formation ;
 - une « prestation semi-assistée », sur les sites « directement accessibles » uniquement ;
 - une « prestation assistée » proposée sur tous les sites.
10. La liste des prestations et les tarifs relatifs à l'accès et à l'utilisation des installations et équipements de l'ORC 2025 sont synthétisés dans le tableau 1 ci-dessous :

³ Cf. Article 1.2 de l'offre de référence générique et de l'offre de référence industrialisée 2025.

Tableau 1. Liste des prestations et tarifs de l'offre de référence pour l'HDS 2025.

Prestations réalisées		Tarifs 2025			
Fourniture de gazole		Coût de la station service	Tous types d'installations	0,116 €/litre (+)	
		Coût de fourniture du combustible livré		Coût gazole enlevé + fiscalité +	0,026 €/litre
				Coût B100 transporté + fiscalité +	0,005 €/litre
Service en autonomie	Sur demande, sans approvisionnement par le personnel de l'UP, sous conditions de formation et sauf incident	Coût du Pilotage	Installations simples d'accès	Néant	
			Installations non directement accessibles	Obligatoire Prix par prestation à la station (voir annexe C)	
		Coût du service	Tous types d'installations	Néant	
Service en prestation semi-assistée	Sans Pilotage mais avec approvisionnement par le personnel de l'UP	Coût du Pilotage	Installations simples d'accès uniquement	Néant	
		Coût du service		0,041 €/litre	
Service en prestation assistée	Avec Pilotage et avec approvisionnement par le personnel de l'UP	Coût du Pilotage	Installations non directement accessibles	Obligatoire Prix par prestation à la station (voir annexe C)	
		Coût du Pilotage	Installations simples d'accès	Sur demande expresse ou en cas d'incident Prix par prestation à la station (voir annexe C)	
		Coût du service	Tous types d'installations	0,041 €/litre	
(+) ce tarif intègre le coût de la dépollution des stations (0,002 €/litre), uniquement pour les Candidats n'ayant pas financé la dépollution					
Formation théorique au Service en autonomie (commune à toutes les installations)				311 €/formation	
Formation pratique au Service en autonomie (spécifique à chaque installation)				175 €/formation	

1.4. Dans le cadre de l'HDS 2025, SNCF Combustible prévoit des évolutions dans la typologie des carburants distribués sur deux stations-service, tout en maintenant le nombre total de stations-service inchangé

11. Pour l'HDS 2025, le nombre de stations-service exploitées dans les offres de référence de SNCF Combustible est identique à l'HDS précédent avec 71 stations dont :
- 25 sites d'approvisionnement en combustible « *directement accessibles* » depuis / vers le réseau ferroviaire ; et
 - 46 sites d'approvisionnement en combustible « *non directement accessibles* » depuis / vers le réseau ferroviaire. Les installations sur des sites « *non directement accessibles* » nécessitent, pour leur accès, de pénétrer à l'intérieur d'un centre d'entretien ou de réaliser des déplacements complexes.
12. Le type de carburant proposé dans les stations-service de Granville et de Nice est modifié pour l'HDS 2025 :
- La station-service de Granville, propriété de SNCF Voyageurs, qui proposait du bio-carburant (B100) depuis 2022 mais aussi du gazole (B7), offrira désormais uniquement du bio-carburant B100. Ce changement est justifié par SNCF Combustible par l'absence, à ce jour, de toute demande pour le carburant B7, y compris de la part d'éventuels nouveaux opérateurs dans le cadre de l'horaire de service.
 - La région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), propriétaire de la station-service de Nice, a décidé de ne proposer que du bio-carburant B100 dans cette station. Cette station est, à ce jour, utilisée uniquement par l'exploitant des services conventionnés de voyageurs de l'autorité organisatrice des mobilités (Transdev pour le lot Marseille-Toulon-Nice), dont la flotte est compatible avec l'utilisation du B100.

13. Ces évolutions n'appellent pas de remarques dès lors que les modifications proposées ne créent pas de barrière à l'entrée, tant pour les entreprises ferroviaires souhaitant développer des services librement organisés que pour les candidats aux appels d'offres des services conventionnés de voyageurs. À titre d'illustration, la restriction de distribution, dans d'autres stations-service, pourrait entraîner, pour les entreprises ferroviaires susceptibles de s'y approvisionner, des coûts supplémentaires pour la mise en compatibilité du matériel roulant avec le B100 ou pour l'installation des équipements nécessaires à la distribution concomitante d'un carburant alternatif.

2. ANALYSE

14. Pour le calcul des tarifs d'approvisionnement en combustible, SNCF Combustible prend en compte les coûts relatifs aux différentes prestations, puis les rapporte aux prévisions de volumes de combustible pour l'HDS 2025 afin d'établir des tarifs unitaires, sauf pour ce qui concerne le service de pilotage et les formations, dont les tarifs sont établis séparément.
15. L'analyse, par l'Autorité, de la tarification des prestations fournies par SNCF Combustible, dans le cadre de l'ORC 2025, a porté sur :
 - le volume prévisionnel de gazole livré **(2.1)** ;
 - la tarification de la fourniture du gazole livré **(2.2)** ;
 - la tarification des redevances dues au titre du coût de la station-service et du service de pompiste **(2.3)** ;
 - la tarification de la prestation de pilotage **(2.4)** ;
 - la tarification des prestations de formation **(2.5)**.

2.1. Les volumes prévisionnels de combustible reposent sur des prévisions exogènes optimistes

16. Les coûts unitaires des prestations offertes par SNCF Combustible (hors pilotage et formation), exprimés en euro par litre, sont déterminés à partir des éléments de coûts rapportés au volume de combustible prévisionnel actualisé chaque année par SNCF Combustible.
17. SNCF Combustible se base sur les prévisions de consommation communiquées par ses clients pour déterminer le montant prévisionnel de volume de combustible livré pris en compte pour l'établissement de l'ORC 2025, avec :
 - pour les clients ayant choisi de recourir à l'offre industrialisée, l'obligation, conformément aux dispositions prévues dans cette offre (section 2.5), de communiquer leur prévision par site pour un HDS « n » deux fois par an, une première fois en avril « n-1 », puis une seconde fois en juillet « n-1 » ;
 - pour les autres clients, une collecte des volumes globaux envisagés pour les clients internes et l'utilisation des derniers volumes distribués connus pour les clients externes.

18. [Pour l'HDS 2025, SNCF Combustible a ainsi retenu un volume prévisionnel de [100 – 200] milliers de m³, soit une augmentation de + [0 – 2] % par rapport au volume prévisionnel pour l'HDS 2024 calculé en 2023 et égal à 151 852 m³. Cette évolution globale apparaît ambitieuse au regard de l'évolution du volume de combustible livré, corrigé des effets conjoncturels (comme les grèves ou l'épidémie de Covid-19), de l'ordre de - 2,6 % par an en moyenne entre 2013 et 2024.

Graphique 1. Evolution du volume de combustible livré prévisionnel et réalisé



Source : Autorité de Régulation des Transports sur la base des données de SNCF Combustible.

19. Considérant d'une part que les prévisions de consommation de combustible communiquées par les clients constituent une donnée exogène et que, d'autre part, les volumes réels sont depuis plusieurs années inférieurs aux volumes prévisionnels (cf. graphique 1), l'évolution envisagée de volume de combustible livré n'appelle pas de remarques de l'Autorité.

2.2. Le coût de la fourniture du combustible livré demeure stable

20. Le coût de la fourniture du combustible livré comprend (i) le coût du combustible livré établi sur la moyenne des cours du mois précédent, communiqué par S&P Global Platts, (ii) la fiscalité associée au combustible livré et (iii) pour le gazole, le montant du coût du transport de gazole des points d'enlèvement (raffineries et dépôts) des fournisseurs vers les stations-service (s'agissant du bio-carburant B100, le coût du transport est directement inclus dans le prix du carburant).

Les coûts de transport de gazole représentent [2000 – 5000] k€, soit 80 % des charges prises en compte pour calculer le coût du gazole livré, et font à ce titre l'objet d'une analyse spécifique de la part de l'Autorité.

21. Le gazole est acheminé des points d'enlèvement vers les stations-service, soit par voie ferroviaire (pour 20 % environ des volumes acheminés), soit par voie routière ([70 – 80] % environ des volumes). Pour l'HDS 2025, les coûts du transport du gazole par voie ferrée croissent de + [6 – 8] % alors que les coûts du transport routier de gazole sont stables, avec un taux d'évolution égal à + [0 – 2] %. L'augmentation des coûts pour le transport ferroviaire s'explique par l'augmentation du volume prévisionnel de gazole en 2025 et est cohérente avec les termes du contrat attribué à Fret SNCF à l'issue d'une procédure de mise en concurrence.
22. La conjonction de ces deux effets conduit à une croissance modérée des coûts de transport (tous types de transports confondus) de l'ordre de + 2 % et à une stabilité du coût de la fourniture du combustible livré.

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

23. SNCF Combustible coordonne les achats de combustible ainsi que les contrats d'approvisionnement et de maintenance des stations-service. Elle confie par ailleurs la réalisation de certaines prestations (notamment le contrôle et la maintenance des stations-service et de leurs équipements, le dépotage et la distribution de combustible) à des prestataires locaux, à savoir, SNCF Voyageurs pour 57 stations-service⁴, Fret SNCF pour 13 stations-service et SNCF Réseau pour la station-service de Blainville. Ces derniers facturent les prestations qu'ils réalisent pour le compte de SNCF Combustible dans le cadre d'un « forfait exploitant ».
24. Les coûts des stations-service et du service pompiste sont évalués par SNCF Combustible à [20 – 50] M€ au titre de l'HDS 2025, à partir :
- d'une base de charges d'exploitation, dont plus de la moitié provient des charges des prestataires locaux, encore appelées « forfaits exploitant »⁵ ;
 - au titre des investissements, selon la propriété des stations-service (détenus pour 37 stations par SNCF Voyageurs, pour 33 autres stations par SNCF Réseau et, comme cela a été mentionné ci-dessus, pour une station par la région PACA) :
 - pour celles détenues par SNCF Voyageurs, (i) des dotations aux amortissements et (ii) d'une rémunération du capital égale au coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC »), déterminées à partir d'une base d'actifs régulés⁶ ;
 - pour celles détenues par SNCF Réseau, de loyers versés par SNCF Combustible, définis contractuellement⁷ et dimensionnés selon les mêmes principes que pour les stations-service détenues par SNCF Voyageurs.
25. Pour l'HDS 2025, l'Autorité a vérifié que le revenu autorisé⁸ présenté par SNCF Combustible pour la tarification des redevances relatives au coût de la station-service et au service de pompiste ne dépasse pas les coûts de la prestation, augmentés d'un bénéfice raisonnable. Ces estimations sont établies à partir des coûts réels⁹, tels qu'indiqués dans les comptes séparés de SNCF Voyageurs pour l'exercice 2023¹⁰, et sont ajustées en fonction d'hypothèses macro-économiques cohérentes sur l'évolution des prix pour 2024 et 2025, en tenant compte des prévisions disponibles à ce jour.

⁴ Les 57 stations-service pour lesquelles SNCF Voyageurs refacture à SNCF Combustible les prestations qu'elle réalise pour le compte de cette dernière comprennent une station-service utilisée par Transdev en région Bretagne.

⁵ Le reste des charges d'exploitation correspond notamment à des charges du personnel de la direction de SNCF Combustible, des charges de maintenance de la station, des impôts et taxes, etc.

⁶ Cette base d'actifs régulés est déterminée à partir de la séparation comptable de SNCF Voyageurs.

⁷ SNCF Combustible et SNCF Réseau étant deux entités juridiques distinctes.

⁸ Le revenu autorisé correspond au produit maximal des redevances qu'un opérateur régulé est en droit de percevoir afin de ne pas dépasser la couverture des coûts de la prestation, majorés d'un bénéfice raisonnable.

⁹ Hors considération des provisions pour dépollution et démantèlement.

¹⁰ Ces comptes sont établis sur la base des règles de séparation comptable approuvées par l'Autorité et sont attestés par des auditeurs externes.

2.3.1. La valorisation du « forfait exploitant » réalisé par Fret SNCF traduit les clauses du contrat conclu avec SNCF Combustible

26. SNCF Voyageurs a adopté, depuis 2022, une méthode basée sur une approche « bottom-up » pour estimer le nombre d'équivalents temps plein (ETP), à la suite des recommandations de l'Autorité dans ses avis n° 2019-074¹¹ et n° 2021-014¹².
27. S'agissant de Fret SNCF, l'Autorité avait considéré, dans son avis n° 2022-095 du 15 décembre 2022, que ce dernier constituait *de facto* un prestataire imposé en l'absence d'un appel d'offres et qu'à ce titre il ne devait facturer à SNCF Combustible que le coût de ses prestations déterminé selon une approche au plus juste. Pour l'HDS 2025, le nombre d'ETP, tout comme les coûts utilisés pour les valoriser, proviennent du contrat conclu entre les deux parties, après une procédure de mise en concurrence, pour la gestion des prestations opérationnelles sur les installations d'approvisionnement carburant exploitées par SNCF Combustible et peuvent donc s'éloigner de ceux observés pour les HDS précédents, avec un accroissement du forfait exploitant de 98 k€ par rapport à l'HDS 2024, qui demeure néanmoins inférieur de 31% au niveau sur lequel l'Autorité avait été saisie pour l'HDS 2023. Cette proposition l'avait conduite à corriger le tarif dans son avis du 15 décembre 2022 dans l'attente du résultat de l'appel d'offres.
28. Pour l'HDS 2025, le nombre d'ETP retenu pour l'ensemble des prestataires locaux (SNCF Voyageurs, Fret SNCF et SNCF Réseau) baisse faiblement, de - 0,3 %, évoluant de [100 - 200] à [100 - 200] dont [100 - 200] ETP pour SNCF Voyageurs, soit une baisse de - 0,4 %, alors que le nombre d'ETP demeure stable pour Fret SNCF à [70 - 20] ETP¹³.
29. Pour valoriser le coût de ces ETP, SNCF Combustible s'appuie sur le coût moyen par agent (CMA) des ETP mis à disposition par les prestataires locaux pour la réalisation des prestations. À ce CMA s'ajoutent d'autres charges internes et externes moyennes par agent encourues par les prestataires locaux dans chacune des stations-service où ils effectuent des prestations pour le compte de SNCF Combustible. La somme du CMA et des charges internes et externes par agent obtenue forme le coût complet par agent. Les éléments constituant le coût complet par agent issus du dernier exercice comptable sont communiqués à SNCF Combustible par les prestataires locaux.
30. Pour SNCF Voyageurs, le coût moyen par agent retenu augmente de + 5,1 %, évoluant de [50 - 100] k€ à [50 - 100] k€, impactant à la hausse le forfait exploitant, qui augmente de + 2,6 %.
31. S'agissant de Fret SNCF, le coût complet par agent croît de + [10 - 20] % par rapport à l'HDS 2024 et traduit les clauses du contrat précité conclu avec SNCF Combustible.
32. Le nombre d'ETP nécessaire pour la gestion opérationnelle de la station-service de Blainville par SNCF Réseau augmente de 0,65 ETP à 0,75 ETP pour l'HDS 2025. Une approche « bottom-up » est également utilisée pour réaliser cette estimation. L'Autorité constate que la valorisation de ces ETP repose encore sur les données réelles de l'année 2019 pour le calcul des coûts liés à cette prestation. Ainsi, l'Autorité recommande, pour les prochains horaires de service, de calculer les charges de la station-service de Blainville en se fondant, à l'instar de ce qui est réalisé sur les autres stations, sur les charges réelles du dernier exercice comptable disponible.

¹¹ Cf. Avis n° 2019-074 du 17 octobre 2019 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible dans les installations d'approvisionnement en combustible pour l'HDS 2020.

¹² Cf. Avis n° 2021-014 du 11 février 2021 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible dans les installations d'approvisionnement en combustible pour l'HDS 2021.

¹³ Le solde de 0,75 ETP correspond à la station-service de Blainville, exploitée par SNCF Réseau.

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

33. Compte tenu de la situation patrimoniale exposée ci-dessus des stations-service, les comptes séparés de SNCF Voyageurs permettent de distinguer les actifs et les amortissements associés. Concernant les projections pour l'HDS 2025, SNCF Combustible a justifié auprès de l'Autorité les montants pris en compte pour établir (i) les charges d'amortissement prévisionnelles relatives à ces actifs et (ii) le coût du capital estimé selon le principe d'une rémunération d'une base d'actifs régulés par un CMPC. En l'espèce, ce coût du capital équivaut au bénéfice raisonnable visé au I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.
34. Lors de son instruction, l'Autorité a constaté que la station de Vénissieux, fermée en 2022, avait été conservée à tort dans le calcul du tarif pour l'HDS 2025. L'évaluation de cette erreur matérielle entraîne un effet limité, inférieur à 10 k€, sur le revenu autorisé, sans conséquence sur le tarif proposé.
35. En ce qui concerne SNCF Réseau, le loyer versé par SNCF Combustible pour l'exploitation des stations-service dont cette première est propriétaire reflète correctement les stipulations contractuelles entre les deux entités et n'appelle donc pas de commentaire de la part de l'Autorité.
36. À ce titre, les taux de CMPC retenus par SNCF Combustible pour la rémunération de la base d'actifs régulés et par SNCF Réseau pour le calcul du loyer facturé sont jugés acceptables par l'Autorité.

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

37. Une prestation de pilotage est mise en œuvre pour la prise en charge de l'engin moteur lorsque l'installation est non directement accessible depuis ou vers le réseau ferroviaire ou lorsque le client l'a expressément demandé pour accéder à une station-service directement accessible depuis ou vers le réseau ferroviaire. La tarification de ce service consiste à déterminer le temps nécessaire pour effectuer la prestation puis à le valoriser sur la base du coût complet par agent et par station.
38. L'Autorité constate que les coûts de pilotage augmentent avec un taux d'évolution moyen par rapport à l'HDS 2024 de + 3,6 %¹⁴, toutes stations confondues. S'agissant des stations directement accessibles, le coût de la prestation s'élève en moyenne à 35,4 euros, soit une augmentation de + 10,4 % par rapport à l'HDS 2024. S'agissant des stations non directement accessibles, il s'élève en moyenne à 74,1 euros, soit une augmentation de + 1,8 % par rapport à l'HDS 2024. Ces augmentations traduisent directement les évolutions constatées sur les charges des prestataires locaux exposées ci-dessus.

¹⁴ La comparaison s'effectue par rapport aux tarifs validés par l'Autorité.

2.5. La tarification des prestations de formation n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité

39. Comme énoncé ci-avant au point 9, la prestation de formation est fournie obligatoirement aux conducteurs de toute entreprise ferroviaire souhaitant bénéficier du service en autonomie.
40. La tarification de ces prestations de formation se fonde sur la dernière donnée arrêtée relative à la masse salariale annuelle d'un formateur (soit pour l'HDS de l'année n, celle de l'année n-2), rapportée au nombre de jours de production par an. La séance de formation étant dispensée sur une demi-journée, le coût de la demi-journée est obtenu en divisant le coût d'une journée de formation par deux. Ce calcul vaut quel que soit le type de formation (théorique ou pratique). Les montants obtenus sont ensuite indexés pour approcher le coût pour l'HDS de l'année n.
41. Pour l'HDS 2025, la méthodologie de calcul des coûts des prestations de formation reste identique à celle utilisée dans la tarification de l'ORC 2024. Les évolutions constatées sont cohérentes avec celles observées les années précédentes et reflètent la révision du barème relatif à la masse salariale des agents dispensant :
- d'une part, les formations théoriques, avec une augmentation du barème de + 1,5 % ;
 - d'autre part, les formations pratiques, dont le barème croît de + 4,1 %.
- L'indexation ainsi retenue par SNCF Combustible pour les coûts d'une demi-journée de formation n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Autorité.
42. Au regard des éléments exposés précédemment, la fixation des redevances relatives aux prestations de formation est conforme aux dispositions de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.

Émet l'avis suivant

L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible au titre de l'horaire de service 2025.

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

L'Autorité a émis le présent avis le 12 décembre 2024.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE 1 – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Recommandation	Destinataire	Échéance
1	Calculer les charges de la station-service de Blainville en se basant, à l'instar de ce qui est réalisé sur les autres stations, sur les charges réelles du dernier exercice comptable disponible.	SNCF Combustible	ORC 2026