

A 2 4 0 3 0 9

CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES AUVERGNE-RHÔNE-ALPES					
P	VP	JG	Greffé	PHF	Sec P
Date arrivée : 14 MARS 2024					
PS1	PS2	PS3	PS4	PS5	PSA
Finance	DOC	MGX	Chargé COM.	Chargé mission	Sec PA

Monsieur Bernard Lejeune
Président de la chambre régionale des
comptes Auvergne-Rhône-Alpes

Chambre régionale des comptes
Auvergne-Rhône-Alpes
124-126 boulevard Vivier Merle
CS 23624
69503 Lyon Cedex 03

Lyon, le 7 mars 2024

Monsieur le Président,

Je fais suite à votre courrier du 12 février 2024 par lequel vous m'avez fait parvenir le rapport définitif de la Chambre Régionale des Comptes (CRC) relatif à l'évaluation de la politique publique du matériel roulant ferroviaire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Vous m'invitez dans ce courrier à apporter une ultime réponse écrite à ce rapport. SNCF Voyageurs tient à apporter des précisions sur les points suivants.

TER Auvergne-Rhône-Alpes confirme la situation de sous-parc pour exécuter le plan de transport actuel avec l'empport et la robustesse nécessaires. Le dimensionnement des « rames de réserve » pour faire face aux aléas opérationnels n'est donc effectivement pas satisfaisant : il s'agit d'un choix contraint. Dans ces conditions, il convient de continuer à sécuriser l'exploitabilité du parc actuel, par la poursuite des investissements dans des programmes industriels permettant de prolonger sa durée de vie.

Les études de dimensionnement et la planification des investissements qui prépareront la transition industrielle en Auvergne-Rhône-Alpes (remplacement des séries vieillissantes, cohérence avec l'allotissement, développement de RER métropolitains...) nécessitent (i) de tenir compte des synergies entre exploitation et maintenance et (ii) de limiter les impacts de cette transition sur l'exploitation, notamment lorsque des travaux devront être menés sur des sites de maintenance en activité.

La CRC constate une augmentation des coûts de maintenance de +20% entre 2017 et 2022. SNCF Voyageurs souligne que cette hausse s'explique principalement par la crise inflationniste de 2022 (qui représente à elle seule 50% de cette hausse), mais aussi par des effets de périmètre et par le recours accru au travail de nuit¹. Malgré des conditions d'exploitation plus difficiles qu'ailleurs (nombre de séries (15), âge moyen du parc (20 ans), localisation et saturation des ateliers, conditions climatiques (grands chauds / grands

¹ Le recours au travail de nuit contribue à une meilleure disponibilité des matériels roulants mais ne peut être mobilisé que dans la limite des capacités de maintenance et de remisage existantes.

froids), la part des charges consacrées à la maintenance du TER Auvergne-Rhône-Alpes reste contenue.

Sur la transparence des coûts du TER Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF Voyageurs se conforme à toutes ses obligations légales (article L2121-19 du Code des transports et décret n° 2019-851 du 20 août 2019, relatifs aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs) et contractuelles (la nouvelle convention prévoyant une transparence financière renforcée).

Sur le programme industriel de prolongation de la durée de vie des rames AGC et TER2Nng, SNCF Voyageurs a proposé aux Autorités Organisatrices une opération patrimoniale à 20 ans pour redonner 20 ans de potentiel, plutôt qu'une durée de vie de 30 ans telle que prévue par les constructeurs, parce que (i) elle a réussi à prolonger certains organes au-delà des potentiels prévus par les constructeurs (10 ou 15 ans), grâce à une trame de maintenance courante optimisée, et (ii) elle a constaté, à l'inverse, que les caisses se dégradent plus vite que les 30 ans initialement prévus par les constructeurs, du fait d'une perte d'étanchéité. Concernant la consistance de cette opération, un socle commun a été proposé en tenant compte des observations faites sur les rames de toutes les Régions, notamment sur les zones de corrosion et d'usure. Une expertise est menée à l'entrée de chaque rame dans la chaîne industrielle, pour déterminer si des traitements supplémentaires sont nécessaires ou pas, permettant d'adapter l'opération rame par rame. Les options de modernisation ont été sélectionnées par chaque Région, pour profiter de l'immobilisation des rames.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération la meilleure.



Olivier Devaux
Directeur régional TER Auvergne-Rhône-Alpes