

Avis n° 2016-199 du 28 septembre 2016 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie pour avis par la SNCF par un courrier enregistré le 2 septembre 2016 ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2251-1-1 ;

Vu le décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de la SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports ;

Vu le décret n° 2015-845 du 10 juillet 2015 relatif aux prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF ;

Vu l'avis n° 2016-138 du 12 juillet 2016 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF ;

Vu le « Document de référence et de tarification des prestations de sûreté de la SNCF - Horaire de service du 1^{er} septembre 2016 au 9 décembre 2017 » dans sa version modifiée, publiée le 1^{er} septembre 2016 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 7 septembre 2016 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 28 septembre 2016 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. ELEMENTS DE CONTEXTE

1. Dans son avis n° 2016-138 du 12 juillet 2016, l'Autorité a émis un avis défavorable sur la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF (ci-après « la SUGE ») pour la période allant du 1^{er} septembre 2016 au 9 décembre 2017.
2. En vue d'une révision de ses tarifs, l'Autorité demandait, en premier lieu, à la SNCF de supprimer la distinction entre la composante « socle de service » et la composante « production opérationnelle » du tarif dès lors que celles-ci ne sont pas dissociables du point de vue des clients de la SUGE. En deuxième lieu, l'Autorité soulignait qu'il convenait de supprimer le volume minimal de commande de 1 000 heures par an dans la mesure où celui-ci n'était pas justifié par des dépenses spécifiques et irrécupérables pour un nouveau client et que, partant, il pouvait constituer une barrière à l'entrée pour les entreprises dont les besoins effectifs en prestations de sûreté sont

inférieurs. En troisième lieu, l'Autorité estimait que le niveau de bénéfice retenu dans le calcul des tarifs des prestations de sûreté ne pouvait être regardé comme raisonnable compte tenu de ce que les tarifs des prestations de sûreté augmentaient significativement entre 2015 et 2016, et ce, à périmètre de prestations constant, que la SNCF n'avait pas intégré dans les tarifs proposés les sources d'économies exposées à l'occasion de son audition du 29 juin 2016 et, enfin, que la méthodologie de calcul de la marge opérationnelle proposée était de nature à créer une double marge au profit de la SNCF.

3. Par ailleurs, l'Autorité invitait la SNCF à compléter le document de référence de la SUGE (ci-après « DRS ») en ajoutant notamment les clauses contractuelles applicables et à mener une réflexion sur la mise en œuvre d'une tarification pluriannuelle de ses prestations de sûreté comme le permet l'article 5 du décret n° 2015-845 du 10 juillet 2015 susvisé.
4. Par courrier reçu en date du 2 septembre 2016, la SNCF a de nouveau saisi l'Autorité d'un projet de tarification des prestations de sûreté.

2. ANALYSE DE L'AUTORITE

2.1. Sur les modifications apportées à la tarification

2.1.1. La structure tarifaire

5. Il ressort des éléments transmis par la SNCF que le DRS a été amendé afin de prendre en considération les remarques formulées sur ce point par l'Autorité dans son avis n° 2016-138 du 12 juillet 2016 précité.
6. Ainsi, la partie 3.2.2. du DRS ne comporte plus de mention relative à l'obligation faite aux entreprises de commander un volume minimal de 1 000 heures de prestations de sûreté. De même, la SNCF a mis en conformité la partie 4.2 du DRS avec les recommandations de l'Autorité en supprimant la distinction initialement faite entre la tarification de la composante « socle de services » et celle de la composante « production opérationnelle ».

2.1.2. Le niveau tarifaire

7. A la suite de la réforme ferroviaire, la SUGE est devenue une division de la SNCF, de sorte que l'intégralité des charges liées à cette activité, y compris certaines charges jusqu'alors non affectées à l'ancienne structure de la SUGE comme certains impôts et taxes, ont été rattachées directement à son périmètre. De plus, à ces charges s'ajoute désormais la facturation d'un bénéfice composé d'une marge opérationnelle et de la rémunération du capital de la SUGE. Ainsi, au regard de l'évolution des charges et de l'introduction de ce bénéfice, et en neutralisant les impacts de changement de périmètre de coûts, l'Autorité relevait l'ampleur de l'augmentation tarifaire entre 2015 et 2016, qu'elle estimait à environ 11 %¹.
8. Dans son courrier de saisine, la SNCF indique avoir fait évoluer ses propositions tarifaires en vue de prendre en compte les observations formulées par l'Autorité. Celles-ci résultent d'une révision à la baisse du total des coûts pris en compte pour construire les tarifs qui équivaut à [0 - 5] millions d'euros pour 2016 et à [5 - 10] millions d'euros pour 2017, et qui repose sur des efforts de gestion combinés à une diminution du taux de marge opérationnelle.

¹ Passage d'un tarif horaire 2015 équivalent de 78,99 euros à 87,81 euros en 2016.

9. S'agissant des efforts de gestion, la SNCF précise avoir retiré [50 - 100] agents de la SUGE de la base de coûts servant au calcul des tarifs pour l'horaire de service 2017. Cet ajustement porte sur du personnel en cours de reconversion professionnelle et au redéploiement de certaines missions d'encadrement. Il correspond à une diminution de l'assiette des charges retenue pour le tarif 2017 d'environ [0 - 5] millions d'euros, soit une diminution d'environ [0 - 5] % des charges d'exploitation retenues dans la tarification pour l'horaire de service 2017. L'Autorité souligne que ces efforts de gestion, que la SNCF se doit de poursuivre et de compléter à l'avenir par des efforts de productivité, ont un caractère vertueux pour l'ensemble des acteurs du système ferroviaire dès lors qu'ils conduisent la SNCF à orienter ses coûts vers ceux d'un opérateur efficace sans détériorer le niveau de ses prestations.
10. S'agissant du taux de marge opérationnelle, la SNCF propose d'en modifier la méthodologie de calcul et le niveau pour les horaires de service 2016 et 2017. D'une part, conformément aux demandes formulées par l'Autorité dans son avis du 12 juillet 2016, l'assiette des charges d'exploitation utilisée pour le calcul de la marge opérationnelle ne comprend plus la rémunération du capital, cette dernière étant intégrée de manière dissociée dans le calcul du bénéfice de la SUGE. D'autre part, la SNCF a diminué le taux de marge opérationnelle, en fixant celui-ci à [0 - 5] % au lieu de [0 - 5] % initialement. Le cumul de ces modifications conduit à une réduction du bénéfice, et donc de la masse totale des coûts, de [0 - 5] millions d'euros pour l'horaire de service 2016 et de [0 - 5] millions d'euros pour l'horaire de service 2017. L'Autorité constate que le niveau de marge opérationnelle utilisé par la SNCF dans le calcul de ces tarifs ne pourra être atteint qu'en cas de réalisation effective des engagements de réduction d'effectifs décrits *supra*. Pour cette raison et dans la mesure où ce taux de marge opérationnelle est combiné à des efforts de gestion, l'Autorité considère que, s'agissant du premier exercice tarifaire, le bénéfice proposé peut être admis. Pour les prochains horaires de service, l'Autorité invite cependant la SNCF à affiner sa méthodologie de détermination du « *bénéfice raisonnable* », en lien notamment avec l'étude d'un cadre de tarification pluriannuel comportant des trajectoires de coûts engageantes.
11. Au final, en prenant en compte l'ensemble des modifications présentées par la SNCF, les taux horaires des prestations de sûreté affichés dans la version modifiée du DRS s'établissent à 86,52 euros (- 1,5 % par rapport au tarif initialement présenté par la SNCF) pour l'horaire de service 2016 et de 87,07 euros (- 3,2 % par rapport au tarif initialement présenté par la SNCF) pour l'horaire de service 2017.

2.2. Sur les évolutions non tarifaires apportées au document de référence

12. En réponse à la remarque formulée par l'Autorité dans son avis n° 2016-138 du 12 juillet 2016 précité, la SNCF a ajouté au DRS une nouvelle annexe comportant les conditions contractuelles applicables à la commande des prestations de sûreté sous la forme d'un contrat type. L'ajout de cette annexe permet ainsi d'accroître la transparence du document de référence et de garantir des conditions équitables et non-discriminatoires pour la réalisation des prestations de sûreté ainsi qu'en dispose l'article L. 2251-1-1 du code des transports.
13. En revanche, la SNCF n'a pas pris en compte les recommandations de l'Autorité s'agissant du calendrier des commandes décrit dans la partie 3.2. du DRS, qu'il conviendrait d'ajuster pour permettre aux entreprises de disposer des tarifs validés par l'Autorité et, le cas échéant, de la confirmation des sillons qui leur sont attribués avant de formuler les commandes de prestation de SUGE. Il en va de même des « *grilles de tarification indicative* » présentées en annexe 2, dont les estimations pourraient être améliorées à partir des données issues des exercices antérieurs. Aussi l'Autorité renouvelle-t-elle ses recommandations relatives à la révision du calendrier de commande et des grilles tarifaires indicatives annexées au DRS.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis favorable sur la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour la période allant du 1^{er} septembre 2016 au 9 décembre 2017.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 28 septembre 2016.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman