

Avs n° 2017-066 du 12 juillet 2017 **relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2018**

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

Saisie pour avis par la SNCF par courrier reçu en date du 9 mai 2017 ;

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'arrêté du 28 septembre 2016 relatif à la formation des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP ;

Vu le « Document de référence et de tarification des prestations de sûreté de la SNCF - Horaire de service du 10 décembre 2017 au 8 décembre 2018 » ;

Vu la consultation du gouvernement effectuée par courrier en date du 23 mai 2017 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 12 juillet 2017 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1. En application de l'article L. 2251-1 du code des transports, le service interne de sécurité de la SNCF (ci-après « la sûreté ») est en charge d'assurer la sécurité des personnes et des biens dans les emprises ferroviaires, de protéger les agents et le patrimoine du groupe public ferroviaire ainsi que de veiller au bon fonctionnement des services de transport.

2. Pour réaliser ses missions, la direction de la sûreté emploie près de 2 850 agents, dont environ 2 380 (soit [●●●] équipes opérationnelles), répartis dans les onze directions de zone sûreté (ci-après « DZS »), sont spécifiquement consacrés à la fourniture de prestations de sûreté et 105 composent l'unité mobile de la sûreté (ci-après « UNIR »).
3. Les principaux clients de la sûreté sont SNCF Gares & Connexions et l'activité SNCF Transilien de SNCF Mobilités, qui représentent chacun environ [●●●] du chiffre d'affaires qu'anticipe de réaliser la SNCF en 2018. Les autres clients de la sûreté sont actuellement SNCF Réseau et SNCF Mobilités à travers ses autres activités. Conformément à l'article L. 2251-1-1 du code des transports, la sûreté a vocation à intervenir également, à leur demande, au bénéfice des entreprises ferroviaires n'appartenant pas au groupe public ferroviaire.
4. Aux termes de ce même article, l'Autorité émet un avis conforme sur la tarification des prestations fournies par le service interne de sécurité de la SNCF. La redevance, ainsi que le détail des prestations, figurent dans le document de référence et de tarification des prestations de sûreté (ci-après « le DRS »). Ce document comprend une présentation générale du service interne de sécurité de la SNCF (missions, pouvoir et périmètre d'intervention), une description des prestations de sûreté offertes¹, une présentation du processus de contractualisation et de commande ainsi qu'une explication de la tarification et de la facturation des prestations de sûreté régulées.
5. L'article 3 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de la SNCF dispose que « [...] la SNCF [...] assure des missions de sûreté des personnes et des biens [...]. Celles-ci sont facturées au coût de la prestation majorée, le cas échéant, d'un bénéfice raisonnable. [...] ». Le principe de tarification utilisé s'apparente ainsi à un système à coûts remboursés, ou mécanisme de type « cost plus ». Il consiste à établir un tarif qui couvre les coûts réellement supportés par l'opérateur et liés à la prestation, auxquels s'ajoute une marge prédéfinie.

2. ANALYSE DE L'AUTORITE

2.1. Sur les principes généraux de la tarification

6. Le tarif des prestations de sûreté pour l'horaire de service 2018 a été calculé sur la base des données comptables de l'exercice clos au 31 décembre 2016 et des données budgétées pour 2017. Les comptes de l'année 2016 correspondent aux premiers comptes de cette activité disponibles couvrant une année complète depuis le transfert de la sûreté à l'EPIC de tête. L'Autorité note que, en l'absence d'obligation prévue par le code des transports, les règles servant à l'élaboration de ces comptes ne sont ni soumises à son approbation, ni attestées par les commissaires aux comptes.
7. Les charges globales de la direction de la sûreté sont réparties en cinq catégories d'activités. Deux de ces activités, soit la prestation socle (poste de commandement national de sûreté, université de la sûreté) et les prestations opérationnelles, concernent les prestations régulées dont le tarif est soumis pour avis à l'Autorité. A ces activités s'ajoutent des activités non régulées spécifiques (drones, autogires, etc...) ou des prestations portant notamment sur la déclinaison des plans gouvernementaux en matière de prévention de la délinquance ou du terrorisme. Enfin, les activités support opérant aux besoins des activités régulées et non régulées composent la dernière catégorie d'activités. Répartition faite des frais de support, les charges afférentes aux prestations régulées représentent

¹ S'agissant des prestations offertes dans le cadre du DRS 2018, conformément aux dispositions de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, une prestation de vidéo-patrouille a été inscrite au titre des prestations de sûreté régulées. De plus, une prestation mobilisant une unité de cyno-défense ainsi qu'une prestation de coordination avec la préfecture de police de Paris ont été ajoutées à la liste des prestations régulées du DRS. Au regard des expérimentations en cours, de nouvelles prestations (par exemple la cyno-détection), actuellement considérées comme non régulées, ont vocation, à moyen terme, à être intégrées dans le document de sûreté.

[90 - 100] % des charges totales de la direction de la sûreté, le solde de [0 - 10] % portant sur les prestations non régulées.

8. Tous périmètres confondus et hors bénéfice, les charges d'exploitation peuvent être scindées en deux grandes catégories : les charges de personnel, représentant environ [70 - 80] % de l'assiette globale de charges, et les autres charges d'exploitation, représentant environ [20 - 30] % de cette même assiette. Les charges de capital (hors bénéfice) correspondent aux dotations aux amortissements et s'élèvent à [0 - 10] % de l'assiette globale de charges.
9. A ces charges d'exploitation et de capital s'ajoute le bénéfice retenu par la direction de la sûreté qui correspond à la rémunération du capital, calculée sur la base d'un taux de coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») de [5 - 10] % avant impôt, à laquelle la SNCF ajoute une marge opérationnelle, correspondant à [0 - 5] % des charges hors rémunération du capital.
10. Au total, le tarif horaire des prestations soumis à l'avis conforme de l'Autorité est calculé en divisant la part régulée de l'assiette totale des charges supportées par la direction de la sûreté, y compris le bénéfice, par le nombre d'heures d'intervention estimées. Le tarif proposé par la SNCF pour l'horaire de service 2018 s'établit à 87,97 €/heure, en hausse de 1 % par rapport au taux horaire applicable pour l'horaire de service 2017.

2.2. Sur les ajustements techniques à apporter au calcul des tarifs

2.2.1. Sur la correction du « ratio de production »

11. Les charges de personnel, qui constituent l'essentiel des charges de la direction de la sûreté, sont principalement déterminées à partir de la double estimation du nombre d'heures d'intervention des agents de la sûreté susceptibles d'être facturées pour des prestations régulées (« ratio de production » selon les termes utilisés par la direction de la sûreté) et du coût moyen d'un agent.
12. Le « ratio de production » correspond au nombre d'heures d'intervention effectuées en théorie par un agent de la sûreté affecté aux prestations régulées dans une entité opérationnelle. Il est établi par la SNCF à partir du nombre d'heures travaillées sur l'année, déduction faite des moyens mobilisés pour la direction et le support des directions zonales, du temps d'encadrement des agents ainsi que des stagiaires. Pour le DRS 2018, la direction de la sûreté retient un « ratio de production » de 946 heures par agent, identique à celui retenu pour l'horaire de service 2017.
13. Dans la présentation qu'elle fait de l'estimation du temps de travail retenu pour la construction de la tarification, la direction de la sûreté déduit de la durée légale du travail les journées de formation métier [●●●]², les journées consacrées au management [●●●], les journées de récupération à la suite d'interventions de nuit [●●●] et les « autres journées d'absences »³ [●●●]. Ainsi, la direction de la sûreté considère qu'un agent peut être mobilisé pour la réalisation des prestations opérationnelles environ 155,75 jours par an⁴, soit en moyenne 1226,6 heures⁵. Il en résulte un écart de 22,9 % avec le « ratio de production » de 946 heures par agent retenu par la SNCF, qui représente les moyens dans les zones de sûreté qui n'interviennent pas directement sur le terrain.

² Les formations concernent principalement les techniques d'intervention et l'aptitude au tir.

³ Dans cette dernière catégorie, la SNCF intègre les arrêts maladie, les accidents du travail, les absences syndicales, l'inaptitude, les congés spéciaux, les soins familles ainsi que les autres formations.

⁴ Au regard des informations recueillies durant l'instruction, le nombre d'agents en Ile-de-France représente environ [●●●] % de la population totale en DZS⁴. Cette part des agents de la sûreté en Ile-de-France est établie sur la base des effectifs en DZS (hors UNIR, UNEX SEF et vidéo-patrouille) entre janvier et mai 2017 (source SNCF).

⁵ Selon les données de la SNCF, il est supposé fait l'hypothèse qu'un agent, au niveau national, travaille en moyenne 7,88 heures par jour.

14. Il ressort des éléments transmis par la SNCF que la capacité d'intervention opérationnelle d'un agent, telle que retenue pour les besoins de l'élaboration de la tarification pour 2018, est en augmentation de trois jours par rapport à celle prise en compte dans la tarification 2016/2017 et d'environ deux jours par rapport à la situation constatée en 2016. Cette évolution provient essentiellement de la réduction attendue du nombre de jours d'indisponibilité pour raison de santé ou suite à un accident de travail (3 jours)⁶, objectif qui pourrait être atteint en s'appuyant notamment, comme l'a indiqué la SNCF lors de l'instruction, sur des actions de formation qui sont déjà d'un haut niveau.
15. Sur la base des éléments obtenus durant l'instruction, l'Autorité a analysé le « *ratio de production* », afin de corriger d'éventuelles erreurs matérielles ou d'identifier des éléments ne pouvant être liés à la prestation et ce, conformément à l'article 3 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015.

a. Sur l'hypothèse du temps de travail annuel prise en compte par la SNCF

16. En premier lieu, la direction de la sûreté a indiqué que l'évolution du coût moyen d'un agent intégrait la monétisation des comptes épargne-temps (CET). Dès lors, toutes choses égales par ailleurs, cette monétisation doit se traduire par une diminution du nombre de jours d'absences légales (congés ou RTT) dans l'estimation de la capacité d'intervention théorique, ce que la SNCF n'a pas pris en compte. Au cas d'espèce, la monétisation des CET, estimée par la direction de la sûreté à [●●●] euros, correspond à 0,21 jour d'absence en moyenne par agent et par an, qu'il convient de corriger dans le « *ratio de production* » pour éviter un « double-compte » dans le calcul du tarif 2018.
17. En deuxième lieu, contrairement à la présentation qui est faite, l'Autorité relève que le temps de travail annuel des agents effectivement retenu dans le calcul du « *ratio de production* » et, donc, dans le tarif pour 2018 intègre un nombre de jours non travaillés pour le motif « autres absences » de [●●●] jours en dehors de l'Ile-de-France. Pour se justifier, la SNCF a indiqué lors de l'instruction que ce nombre plus important (+3 jours par rapport à l'hypothèse de [●●●] jours évoquée au point 13) s'expliquait par plus d'arrêts maladie, d'accidents du travail et d'inaptitude en province (à hauteur de +1 jour pour chacun de ces trois motifs). Toutefois, les données relatives à l'exercice 2016 montrent que, contrairement aux dires de la SNCF, ces absences sont plus nombreuses en Ile-de-France que dans les autres régions. Ainsi, le nombre de jours retenu au titre des « autres absences » ne saurait excéder [●●●] jours, conformément aux éléments transmis initialement par la SNCF. Cela conduit à majorer de 3 jours l'hypothèse du temps d'intervention susceptible d'être facturé pour des agents hors Ile-de-France, soit environ 1,44 jour en moyenne si on le rapporte à l'ensemble des agents opérationnels.
1. En dernier lieu, la direction de la sûreté comptabilise au sein de la catégorie « absences syndicales » les jours de grève des agents de la sûreté⁷. Conformément aux dispositions de l'article 3 du décret n° 2015-137 susvisé, dès lors qu'elles n'ont pas de lien avec la prestation commandée, ces absences ne sauraient être intégrées dans le calcul de la capacité d'intervention théorique. Sur la base des données transmises par la direction de la sûreté, il en résulte un ajustement supplémentaire de 0,98 jour par agent du temps d'intervention à prendre en compte dans l'élaboration de la tarification.
2. Au total, les corrections techniques mentionnées précédemment conduisent à porter l'hypothèse du temps d'intervention pris en compte pour la détermination du tarif pour l'horaire de service 2018 à 158,4 jours par agent, soit environ 2,6 jours (+1,7 %) de plus que le nombre retenu par la direction de la sûreté.

b. Sur l'écart entre le « *ratio de production* » et la capacité d'intervention théorique

⁶ L'Autorité note également dans les éléments transmis par la SNCF une diminution du nombre de jours de récupération (1 jour) et une augmentation des autres absences au titre des absences syndicales (1 jour).

⁷ En 2016, environ [●●●] heures n'ont pu être effectuées en raison des grèves (environ [●●●] % du volume total des commandes de la même année).

3. Comme indiqué précédemment, le « *ratio de production* » tient compte des postes (fonction support et stagiaires) et du temps d'encadrement qui ne se traduisent pas directement par une intervention sur le terrain. Sur la base des effectifs par DZS et de leurs missions, l'Autorité remarque que l'écart constaté entre janvier et mai 2017, soit [20-25] %⁹, diffère de manière sensible de celui pris en compte dans les données tarifaires, soit 22,9 %. Les éléments communiqués durant l'instruction n'ont pas permis de justifier cette différence et présentent des incohérences avec le détail des éléments relatifs au temps de travail individuel des agents opérationnels précédemment évoqués¹⁰.
4. Faute de justification satisfaisante, il convient de retenir pour l'élaboration du tarif la valeur issue de la décomposition des effectifs disponibles par DZS entre janvier et mai 2017, soit [20-25] %.

c. Conclusion sur le « *ratio de production* »

5. Il ressort de la correction des erreurs techniques et de la rectification liée à l'absence de justification probante précédentes que le « *ratio de production* » retenu pour l'élaboration du tarif de l'horaire de service 2018 ne peut être inférieur à 987,6 heures par agent par an. La prise en compte de ce ratio de production conduit à retenir, toutes choses égales par ailleurs, un tarif horaire de 85 euros.

2.2.2. Sur la justification de la clé de répartition des frais de structure

6. S'agissant de l'affectation des charges communes aux activités régulées et non régulées, l'Autorité constate que la part des charges relatives aux activités support (frais de structure) ainsi que celle des prestations socle bénéficiant aux activités non régulées sont allouées à l'aide de clés de répartition basées sur les effectifs ou de clés forfaitaires. Ce faisant, [●●●] de charges relatives aux frais de structure (soit 9 %) et [●●●] de charges relatives aux prestations socle (soit 5 %) sont alloués aux activités non régulées.
7. L'Autorité estime que les clés de répartition retenues par la SNCF ne sont pas suffisamment étayées. Néanmoins, la substitution de clés d'allocation plus détaillées selon la nature des charges, comme celles présentées par la SNCF durant l'instruction, n'aurait pas d'impact significatif sur le tarif prévu pour 2018. Pour l'établissement du prochain DRS, l'Autorité invite la SNCF à affiner la détermination de ces clés, à partir d'une analyse plus approfondie des charges en cause.

2.3. Sur le niveau des charges par ailleurs prises en compte dans la tarification

8. L'Autorité rappelle que l'intervention de son contrôle sur les tarifs est motivée, au plan économique, par le monopole dont dispose la direction de la sûreté dans la fourniture de certaines prestations. Cette situation justifie l'intervention du régulateur pour prévenir les risques de discrimination tarifaire et de dégradation des conditions d'accès au marché des services de transport autant que dans le but de garantir une meilleure maîtrise des coûts.
9. Le choix d'une tarification des prestations de sûreté selon une logique de « *cost plus* » ne saurait dès lors être interprété comme la reconnaissance d'un modèle qui exonérerait la SNCF de tout effort de maîtrise de ses coûts. Bien au contraire, tant les objectifs de performance économique portés par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire que la doctrine établie en matière de régulation économique doivent inciter la SNCF à orienter ses coûts vers ceux qu'aurait un opérateur efficace. A ce titre, deux points d'attention peuvent être plus particulièrement signalés.

⁹ Ce taux est calculé comme la moyenne pondérée des taux d'ETP « hors terrain » par DZS (source : SNCF, calcul ARAFER).

¹⁰ La SNCF a indiqué que l'écart s'expliquait principalement par les délais d'obtention des renouvellements de port d'arme. Or, cette justification avait déjà été avancée par la direction de la sûreté pour expliquer le jour d'absence, retenu dans le temps de travail individuel, lié à l'inaptitude.

10. Sur la base des éléments transmis par la SNCF pour justifier l'évolution du tarif, l'Autorité constate que le coût moyen d'un agent augmenterait entre 2016 (données réelles) et 2018 (données prévues) d'environ 1,9 % par an en moyenne, toutes mesures confondues, soit un niveau significativement supérieur aux prévisions d'inflation. Au regard de la fragilité de l'équilibre économique du secteur, la soutenabilité d'une telle évolution pour les clients de la sûreté n'est pas acquise si elle est appelée à se prolonger, sans efforts de productivité supplémentaires pour en atténuer les effets.
11. Plus marginalement, en ce qui concerne le temps consacré à la formation métier évoquée au point 13, l'Autorité relève que, conformément à l'article L. 2251-1 du code des transports, le contenu et les durées minimales des formations initiale, continue et en dispense de tenue sont fixés par un arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports¹¹. Il ressort de l'instruction que les durées retenues par la direction de la sûreté vont au-delà des obligations ressortant de cet arrêté, notamment s'agissant du module relatif aux techniques d'intervention.
12. Si la formation fait légitimement partie des leviers managériaux à la disposition de la SNCF, il n'est pas moins nécessaire de s'assurer que cet effort supplémentaire bénéficie, en définitive, au client de la sûreté, à travers une amélioration objective de la qualité de service et/ou une meilleure maîtrise globale des coûts de la prestation. En ce sens, l'Autorité invite la direction de la sûreté à fournir, pour le prochain DRS, les éléments permettant d'expliquer plus précisément les raisons ayant conduit la SNCF à fixer une durée sensiblement supérieure à celle prévue dans les textes ainsi qu'à préciser les bénéfices attendus pour les clients, le cas échéant dans une approche pluriannuelle.

2.4. Sur le bénéfice raisonnable

13. Le bénéfice déterminé par la sûreté s'élève à [0 - 5] millions d'euros dans le DRS 2018. L'activité de la sûreté étant peu capitalistique, le bénéfice retenu par la SNCF comprend, d'une part, un coût moyen pondéré du capital de [6 - 10] %, qui rémunère les actifs nets, et, d'autre part, une marge de [0 - 3] % sur les charges d'exploitation. Au total, le bénéfice de l'activité régulée s'élève à [0 - 5] % du chiffre d'affaires.
14. La méthodologie ainsi que les paramètres pris en compte par la SNCF sont identiques à ceux de l'horaire de service précédent. A cet égard, l'Autorité, dans son avis n° 2016-199 du 28 septembre 2016, a considéré 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 » ». Toutefois, la direction de la sûreté n'a pas apporté de justificatifs complémentaires lors de l'instruction relative au DRS 2018.
15. Afin de prendre en compte les spécificités de l'activité régulée de la sûreté, l'Autorité a, au cours de l'année, mené des travaux approfondis, avec l'aide d'un consultant externe, sur la détermination, au cas de l'espèce, du bénéfice raisonnable. Il ressort de ces travaux que la détermination d'une marge d'exploitation en complément de la rémunération du capital, dès lors qu'elle est correctement fixée, est envisageable pour une activité présentant ces caractéristiques spécifiques.
16. L'appréciation du niveau de ce surplus de marge ne peut être approchée qu'à partir d'un ratio de marge d'exploitation cible – égal au rapport entre le résultat d'exploitation et le chiffre d'affaires – permettant de déterminer le montant (en euros) du bénéfice raisonnable associé. Ce bénéfice est ensuite comparé au montant correspondant à l'application d'un taux de CMPC sur la valeur nette comptable des actifs afin de déterminer si une marge complémentaire est nécessaire.

2.4.1. Appréciation du niveau de marge d'exploitation cible

17. L'Autorité a mené une analyse approfondie notamment sur les risques inhérents à l'activité de la sûreté. Cette analyse s'est appuyée sur les travaux du consultant et a inclus des entretiens et des

¹¹ Arrêté du 28 septembre 2016 relatif à la formation des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

échanges avec les équipes de la sûreté. Il en ressort que l'activité de la sûreté est faiblement exposée aux risques de variations de ses flux financiers opérationnels. En effet, l'un des principaux risques d'exploitation concerne le volume d'activité pour lequel la sûreté dispose d'une bonne connaissance et d'une bonne maîtrise du nombre d'heures contractualisé avec ses clients, principalement internes au groupe public ferroviaire.

18. Le risque résiduel est lié à la maîtrise des charges d'exploitation. Néanmoins, ce risque peut être regardé comme peu significatif en raison du cadre tarifaire qui permet de réajuster les trajectoires des charges donnant lieu à couverture par le tarif chaque année.
19. Ainsi, les travaux de l'Autorité se sont orientés, avec l'aide du consultant, vers la recherche de situations comparables dans d'autres activités régulées, dans la mesure où la comparaison avec les activités non régulées de sécurité ou de gardiennage n'est pas pertinente. Les travaux ont ainsi mis en lumière le cas d'autres régulateurs en France et en Europe, qui sont également amenés à se prononcer sur la tarification d'activités faiblement capitalistiques (essentiellement des activités de commercialisation dans l'énergie en Angleterre, en Irlande du Nord et en France et de l'eau en Angleterre). Il ressort de ces comparables que leur niveau de marge d'exploitation (rapport entre le résultat d'exploitation et le chiffre d'affaires) est compris entre 0,5 % et 3,0 %. L'amplitude de la fourchette s'explique par les différents niveaux de risque parmi lesquels on peut citer, l'existence ou non de concurrence, l'absorption des variations de volume et/ou de coûts ou le niveau de besoin de financement. Au final, l'étude aboutit à recommander une valeur comprise entre 1 % et 2 %.
20. L'Autorité considère que, sur la base de ces analyses, le niveau du bénéfice raisonnable des activités régulées de la sûreté ne saurait dépasser 2 %.

2.4.2. Détermination du niveau de bénéfice

21. En considérant que la sûreté devrait dégager une marge d'exploitation de 2 %, le bénéfice raisonnable de l'activité régulée pour l'horaire de service 2018 s'élèverait donc au maximum à environ [0 - 5] millions d'euros. Il en résulte une diminution du tarif horaire égale à 0,66 euro.
22. L'Autorité a déterminé sa propre fourchette de CMPC sur la base à la fois de la méthodologie qu'elle retient habituellement pour déterminer le CMPC des installations de service¹² et de l'approche MEDAF (méthode d'évaluation des actifs financiers), recommandée dans le cadre de l'étude précitée menée avec le consultant. Il en ressort, dans les deux cas, que le taux de CMPC doit être compris entre 4,3 % et 6,2 % avant impôt. Ainsi, le taux de CMPC de [6 - 10] % proposé par la sûreté apparaît surestimé.
23. En considérant le niveau de marge complémentaire retenu par la direction de la sûreté, à savoir [0 - 3] % des charges opérationnelles, le taux de CMPC permettant d'atteindre le niveau de bénéfice raisonnable déterminé au point 38 du présent avis ne peut excéder, toutes choses égales par ailleurs, [inférieur à 6] %.

2.5. Détermination du tarif

24. Il résulte de ce qui précède que le tarif horaire proposé dans le DRS pour 2018 doit être ajusté pour prendre en compte :

¹² Il est fait référence ici à la méthode décrite dans l'avis n° 2015-005 du 17 février 2015 portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2016 et validée par le Conseil d'Etat (décision n° 389643 du 3 octobre 2016, aux Tables). Les principaux paramètres retenus pour la détermination de la borne haute de la fourchette, dans le cas du HDS 2018, sont un taux sans risque de 2,7 %, une prime de risque de marché de 3,0 % et un coefficient bêta désendetté de 0,5 %.

- la réévaluation technique du « *ratio de production* » facturable selon les analyses présentées dans la section 2.2.1 ;
- la prise en compte d'un niveau de bénéfice raisonnable d'un montant maximum de [0 – 5] millions d'euros, selon l'estimation exposée dans la section 2.4.

25. Dans ces conditions, le tarif horaire ne saurait excéder 84,34 euros.

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 l'horaire de service 2018 à hauteur d'un montant qui ne saurait excéder 84,34 euros par heure.

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 12 juillet 2017.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Mesdames Anne Bolliet, Marie Picard et Cécile George ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman