

## **Avis n° 2023-055 du 21 novembre 2023**

relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2023

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

Saisie pour avis par la société nationale des chemins de fer français (ci-après « SNCF »), par courriel reçu en date du 26 septembre 2023 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2251-1, L. 2251-1-1, ainsi que ses articles R. 2251-54 à R. 2251-63 ;

Vu le décret n° 2021-598 du 14 mai 2021 relatif aux conditions de fourniture des prestations de sûreté par les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens et complétant la liste des décisions individuelles prises par le ministre chargé de la transition écologique ;

Vu l'avis n° 2022-046 du 7 juillet 2022 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2022 ;

Vu l'avis n° 2023-037 du 27 juillet 2023 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2023 ;

Vu le « Document de référence sûreté SNCF – Horaire de service 2023 – Version projet de septembre 2023 », « service annuel du 11/12/2022 au 09/12/2023 », publié sur le site internet de la SNCF ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 9 octobre 2023 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 21 novembre 2023 ;

Considérant les éléments qui suivent :

# 1. CONTEXTE ET ENJEUX

## 1.1. Cadre juridique applicable

1. En application de l'article L. 2251-1 du code des transports, le service interne de sécurité de la SNCF (ci-après « SIS ») est chargé, dans le cadre d'une mission de prévention, « *de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. La prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics et un axe prioritaire de leur action (...)* ».
2. Conformément aux articles L. 2251-1-1 et R. 2251-58 du même code, la SNCF publie un document de référence et de tarification des prestations de sûreté (ci-après « DRS ») dont l'objet est de définir la nature, les conditions de réalisation et la tarification des prestations proposées par le SIS aux différents acteurs du système ferroviaire.
3. Aux termes des articles L. 2251-1-1 et R. 2251-60 du code des transports, l'Autorité émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations dans un délai de trois mois à compter de la réception du dossier de saisine. En cas d'avis défavorable, la SNCF soumet une nouvelle proposition dans les deux mois suivant la notification de cet avis. L'Autorité rend alors un nouvel avis dans un délai de deux mois. Passé ce délai, son avis est réputé conforme.

## 1.2. L'avis défavorable n° 2023-037 émis par l'Autorité le 27 juillet 2023

4. Le 30 mai 2023, l'Autorité a été saisie par la SNCF d'un premier projet de DRS pour l'horaire de service 2023 (ci-après « première saisine »). Par son avis n° 2023-037 du 27 juillet 2023, l'Autorité a émis des réserves sur la proposition tarifaire de la SNCF qui l'ont conduite à rendre un avis défavorable sur le tarif horaire des prestations de sûreté fournies par le SIS de la SNCF pour l'horaire de service 2023.
5. Ces réserves, synthétisées aux points 91 à 96 de l'avis du 27 juillet 2023, portaient notamment sur les éléments suivants :
  - i. l'introduction d'une structure binomiale pour la tarification des prestations de sûreté<sup>1</sup> n'était pas suffisamment justifiée. L'Autorité a indiqué qu'elle n'était pas opposée, par principe, à une structure tarifaire binomiale qui, en présence de coûts fixes importants, permet d'envoyer un signal économique pertinent en distinguant (i) une composante tarifaire variable, destinée à couvrir les coûts marginaux directement liés à la fourniture de prestations, et (ii) une composante tarifaire fixe (abonnement), destinée à couvrir les coûts fixes associés à la fourniture de ces mêmes prestations. La mise en œuvre d'une telle structure tarifaire, qui favoriserait un niveau optimal de demande des prestations fournies, requiert toutefois l'objectivation des paramètres retenus pour l'établir. Dans le cas d'espèce, la modification de la structure tarifaire proposée par la SNCF dans le cadre de la première saisine (i) apparaissait insuffisamment justifiée dans son paramétrage, (ii) était de nature à induire des effets discriminatoires et (iii) était susceptible de créer une barrière à l'entrée pour les entreprises ferroviaires alternatives ou les nouveaux entrants. Pour l'ensemble de ces raisons, l'Autorité a demandé à la SNCF, dans le cadre de sa seconde saisine, « *d'objectiver la tarification binomiale si celle-ci devait être maintenue* » ou, à défaut, « *de revenir à la structure tarifaire antérieure* » (cf. points 92 et 93) ;
  - ii. l'augmentation du niveau de bénéfice raisonnable était insuffisamment justifiée au regard des hypothèses d'évolution du revenu autorisé (cf. point 94) ;

---

<sup>1</sup> Pour rappel, la tarification binomiale proposée comprenait, d'une part, un taux horaire du SIS, d'autre part, des « frais d'accès au service », facturés proportionnellement au nombre d'heures commandées, avec toutefois un montant plancher de 30 000 euros à acquitter par chaque client.

- iii. l'intégration, dans les composantes du taux horaire du SIS, de « compétences, outils et actifs socles »<sup>2</sup> supplémentaires, à savoir les programmes « vidéo-intelligente », « innovations technologiques » et « Vision Sûre » était insuffisamment démontrée (cf. point 95).

### **1.3. Présentation du document de référence de sûreté 2023 proposé par la SNCF dans le cadre de sa seconde saisine**

6. À la suite de cet avis défavorable et en application du dernier alinéa de l'article R. 2251-60 du code des transports, l'Autorité a été saisie, le 26 septembre 2023, par la SNCF, d'un nouveau projet de DRS pour l'horaire de service 2023 (ci-après « seconde saisine »).
7. Dans cette seconde saisine, la SNCF propose désormais un tarif horaire de 92,38 euros. Pour rappel, la première saisine proposait un tarif horaire de 90,33 euros auquel s'ajoutaient des frais d'accès au service (ci-après « FAS ») facturés proportionnellement au nombre d'heures commandées (à hauteur de 4 %), mais assortis d'un montant plancher de 30 000 euros à acquitter par chaque client.

#### **1.3.1. S'agissant de la structure tarifaire, du niveau de bénéfice raisonnable et du périmètre des « compétences, outils et actifs socles », la SNCF est revenue aux paramètres de la construction tarifaire du DRS 2022, validés par l'avis n° 2022-046 du 7 juillet 2022**

8. En premier lieu, l'Autorité constate que la SNCF a supprimé la tarification binomiale de son projet de DRS 2023 pour revenir à la dernière structure tarifaire validée par l'Autorité dans le cadre du DRS 2022, à savoir un tarif horaire unique, les FAS précédemment proposés étant ainsi de nouveau intégrés dans ce taux horaire.
9. En deuxième lieu, la SNCF propose, dans cette seconde saisine, de rester sur un niveau de bénéfice raisonnable identique à celui retenu pour le DRS 2022, à savoir [0-2] %.
10. Enfin, en troisième lieu, s'agissant des « compétences, outils et actifs socles », la SNCF est revenue au périmètre antérieur<sup>3</sup>.

#### **1.3.2. Au regard de la première saisine, la SNCF propose deux ajustements relatifs à la trajectoire des charges**

11. S'agissant de la trajectoire des charges, la SNCF a par ailleurs procédé à deux ajustements :
  - la prise en compte, dans les charges de personnel, d'une « prime de patrouille », accordée sous conditions aux agents réalisant des tournées sur le terrain. Selon la SNCF, cette prime vise à améliorer l'attractivité et la pérennité du métier et à fidéliser les agents de la sûreté ferroviaire. Introduite en 2023, elle a fait l'objet d'un premier versement effectif à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2023 ;
  - un ajustement des hypothèses d'investissement sur la base des immobilisations à fin août 2023.

---

<sup>2</sup> Pour rappel, la composante socle (dont les coûts sont répartis entre prestations régulées et non régulées) comporte tous les services nécessaires à la réalisation de toute prestation opérationnelle de sûreté, à leur préparation et à leur programmation pré-opérationnelle.

<sup>3</sup> À savoir : (i) le système de commandement sûreté et la gestion de crise, (ii) l'Université de la Sûreté (formation interne), (iii) le département santé, sécurité et déontologie, (iv) l'observatoire des faits de sûreté, (v) les applications métier et projets opérationnels SI, (vi) les partenariats externes avec les autorités régaliennes et (vii) la « Plaque César ».

## 2. ANALYSE

12. L'Autorité a concentré son analyse sur les éléments ayant fait l'objet de réserves particulières dans son précédent avis du 27 juillet 2023 susvisé, ainsi que sur les ajustements proposés par la SNCF dans le cadre de cette seconde saisine (*pour le surplus des remarques, et notamment pour ce qui concerne la prise en compte de la notion d'opérateur efficace dans la tarification, l'Autorité renvoie aux analyses développées dans son avis du 27 juillet 2023 susvisé*).
13. L'instruction du présent avis a spécifiquement porté sur :
  - la nouvelle structure tarifaire, le niveau de bénéfice raisonnable et le périmètre des « compétences, outils et actifs socles » (2.1) ;
  - l'intégration de la « prime de patrouille » dans les charges de personnel et la modification, à la marge, de la base d'actifs régulés, seuls éléments qui ont évolué par rapport à la première saisine de la SNCF sur le tarif du DRS 2023 (2.2).
14. À titre liminaire, l'Autorité relève que, dans le cadre de cette seconde saisine, la SNCF a suivi la recommandation, formulée dans l'avis susvisé du 27 juillet 2023, relative à la présentation formelle du DRS : celui-ci distingue désormais, conformément à l'article R. 2251-58 du code des transports, les prestations de sûreté susceptibles d'être fournies à chacune des catégories de clients visées à ce même article.

### **2.1. S'agissant de la structure tarifaire, du niveau de bénéfice raisonnable et du périmètre des « compétences, outils et actifs socles », la SNCF est revenue à son modèle historique**

15. S'agissant de la structure tarifaire, l'Autorité relève que la SNCF est revenue à son modèle historique initial, à savoir une tarification au coût moyen reposant exclusivement sur un tarif horaire (intégrant, notamment, les FAS). Le retour à cette structure tarifaire permet de considérer désormais sans objet les réserves émises par l'Autorité lors de la première saisine, dès lors, notamment, que sont écartés les risques de discrimination et de barrière à l'entrée qui avaient été identifiés avec la proposition d'une tarification binomiale. L'Autorité considère que ce type de tarification peut se révéler pertinent et vertueux dès lors qu'il incite à optimiser les facteurs de production. Elle avait cependant relevé qu'en l'espèce, les paramètres du dispositif proposé n'étaient pas suffisamment objectivés.
16. S'agissant ensuite du niveau de bénéfice raisonnable, l'Autorité note que la SNCF a retenu le même niveau que pour le DRS 2022, validé dans son avis du 7 juillet 2022 susvisé. Ce niveau reste conforme aux analyses de l'Autorité, au regard, notamment, de l'absence d'évolution notable des risques présentés entre les horaires de service 2022 et 2023, d'une part, et la trajectoire de charges proposée, d'autre part.
17. Enfin, s'agissant du périmètre des « compétences, outils et actifs socles », la SNCF est revenue au dernier modèle validé par l'Autorité dans son avis du 7 juillet 2022 susvisé. La réserve relative à l'insuffisante justification, dans la première saisine, de l'intégration des programmes « vidéo-intelligente », « innovations technologiques » et « Vision Sûre » n'a donc plus lieu d'être. Toutefois, ces items pourraient, le cas échéant, être de nouveau intégrés dans les « compétences, outils et actifs socles » des prochains DRS, sous réserve d'une justification suffisante, de même que les missions relatives à la lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles et à la « défense et déclinaison des plans gouvernementaux », dont l'Autorité a admis l'éligibilité aux compétences socles dans son avis susvisé du 27 juillet 2023.

18. L'Autorité prend acte de ces différentes modifications qui apportent des correctifs suffisants aux différentes réserves émises dans le cadre de son avis du 27 juillet 2023 susvisé. En vue des prochains DRS, elle invite néanmoins la SNCF à poursuivre le travail entrepris sur la structure tarifaire, le niveau de bénéfice raisonnable et la définition des prestations régulées afin d'aboutir à une tarification *efficace* permettant d'envoyer les bons signaux économiques aux différents acteurs de la sûreté.

## 2.2. L'intégration de la « prime de patrouille » et la modification de la base d'actifs régulés peuvent être acceptées

19. Dans le cadre de sa seconde saisine relative au tarif du DRS 2023, la SNCF propose d'inclure une « prime de patrouille » 2023 dans l'assiette des charges fondant le tarif. Cette prime était absente de la première saisine, mais a effectivement été versée depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2023. L'impact sur le tarif horaire est de l'ordre de + [0,5-1] euros. L'Autorité ne s'oppose pas à son intégration, dans la mesure où elle constitue une charge effective pour la SNCF dont celle-ci a justifié l'opportunité auprès de l'Autorité.
20. S'agissant de l'ajustement des hypothèses d'investissement 2023, la SNCF indique avoir mis à jour sa base d'actifs régulés sur la base des dernières données connues. L'Autorité prend acte de cet ajustement technique et note que ce dernier n'a pas d'impact sur le tarif horaire.
21. Compte tenu de ce qui précède, l'intégration de la « prime de patrouille » dans le cadre du DRS 2023, ainsi que la modification, à la marge, des hypothèses d'investissement 2023 peuvent être acceptées.

## 3. SYNTHÈSE

22. Les corrections apportées par la SNCF dans le cadre de cette seconde saisine permettent de considérer désormais sans objet les réserves identifiées lors de la première saisine, qui avaient conduit l'Autorité à émettre un avis défavorable.
23. En vue du prochain DRS, l'Autorité demande néanmoins à la SNCF de poursuivre le travail entrepris sur la maîtrise de ses coûts et de sa productivité, la structure tarifaire, le niveau de bénéfice raisonnable et la définition des prestations régulées, afin d'aboutir à une tarification *efficace* permettant d'envoyer les bons signaux économiques aux différents acteurs de la sûreté.
24. Par ailleurs, conformément au point 97 de son avis du 27 juillet 2023, l'Autorité rappelle ses précédentes demandes formulées à la SNCF, en vue du DRS 2024 :
- « finaliser sa refonte des périmètres régulé et non régulé en explicitant précisément, pour chaque prestation qui évoluerait d'un périmètre à l'autre, les raisons de cette évolution ;
  - réaliser une première déclinaison effective de la référence aux coûts d'un opérateur efficace dans le paramétrage de la construction du revenu autorisé et du modèle tarifaire. Sur ce point l'Autorité recommande notamment à la SNCF que les indicateurs et leviers de performance présentés fassent l'objet, lorsque c'est pertinent, d'une quantification de leur impact sur les tarifs (à travers les composantes constitutives des coûts et/ou les unités d'oeuvre). ».

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'Autorité émet un avis favorable sur le tarif horaire de 92,38 euros des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2023.

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 21 novembre 2023.*

***Présents : Monsieur Patrick Vieu, vice-président, président de séance ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente.***

Le Vice-Président,  
Président de séance

Patrick Vieu