

Avis n° 2026-089 du 12 octobre 2026

relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF SA pour l'horaire de service 2027

L'essentiel

L'Autorité valide les tarifs 2027 des prestations de sûreté fournies par SNCF SA. Au terme de son instruction, l'Autorité estime que les hypothèses retenues pour la construction des tarifs des prestations de sécurisation et d'expertise ainsi que de cyno-détection sont suffisamment robustes et salue la poursuite des efforts d'efficacité de SNCF SA. Elle formule une demande à l'attention de SNCF SA en vue de l'élaboration du DRS 2028 et accompagne son avis de deux recommandations.

Plus précisément, s'agissant de la prestation de sécurisation et d'expertise, la hausse de tarif de 2,4 % apparaît justifiée. Cette évolution, supérieure à l'inflation prévisionnelle, résulte principalement de l'évolution des charges de personnel. L'Autorité relève toutefois que les hypothèses retenues tiennent bien compte de la poursuite des efforts d'efficacité, avec une augmentation du nombre de jours de travail théoriques et, hors effets liés aux stagiaires et aux sureffectifs, une progression de la production moyenne des agents.

S'agissant de la cyno-détection, l'Autorité attend dès le DRS 2028 la prise en compte d'une trajectoire pluriannuelle d'efficacité. SNCF SA a actualisé son programme de travail relatif à la performance pour la période 2027-2030 et y intègre désormais la cyno-détection. L'Autorité relève toutefois que les hypothèses de production retenues pour cette activité ne s'inscrivent pas dans une trajectoire de progression. Elle demande en conséquence à SNCF SA de présenter, dans le cadre du DRS 2028, une trajectoire pluriannuelle d'efficacité de la cyno-détection fondée sur les données observées en 2026 et assortie des leviers d'amélioration identifiés.

L'Autorité accueille favorablement l'engagement de SNCF SA de donner prochainement une première forme de visibilité pluriannuelle des tarifs. SNCF SA prévoit d'ores et déjà de communiquer à ses clients une évolution indicative du tarif des prestations de sécurisation et d'expertise pour 2028. L'Autorité sera attentive à la réalisation de cette première étape. Elle recommande à SNCF SA de poursuivre ces travaux afin d'étendre cette visibilité à l'ensemble des prestations régulées, notamment à la cyno-détection.

Enfin, l'Autorité appelle à mener à son terme la concertation sur les modalités de commande des prestations de cyno-détection en gare. L'Autorité constate que la concertation recommandée en 2025 à ce sujet n'a été que partiellement engagée avec SNCF Gares & Connexions. Elle recommande à SNCF SA de la mener à son terme et d'en présenter les conclusions dans le cadre du DRS 2028.

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 pour avis par la Société nationale des chemins de fer français (ci-après « SNCF SA »), par courrier reçu le 22 juillet 2026, la saisine ayant été déclarée complète à cette date par le service de la procédure de l'Autorité ;

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° 2024-053 du 11 juillet 2024 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2024 ;

Vu l'avis n° 2025-090 du 9 décembre 2025 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF SA pour l'horaire de service 2026 ;

Vu le « *Document de référence sûreté SNCF – Horaire de service 2027 – Version projet* », « *service annuel du 13/12/2026 au 31/12/2027* », publié sur le site internet du groupe SNCF (ci-après « DRS 2027 ») ;

Vu la consultation publique qui s'est tenue sur le projet de DRS 2027 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 25 août 2026 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 12 octobre 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. CONTEXTE ET ENJEUX	4
1.1. L'Autorité rend un avis conforme sur la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF SA.....	4
1.2. Dans son avis du 9 décembre 2025, l'Autorité a formulé deux demandes et trois recommandations en vue de l'élaboration de la tarification du DRS 2027.....	4
1.3. La structure de l'offre pour 2027 est inchangée par rapport au DRS 2026, mais son calendrier d'application évolue	5
2. ANALYSE.....	6
2.1. La période d'application retenue pour le DRS 2027 est compatible avec le cadre réglementaire applicable.....	6
2.2. La délimitation du périmètre des prestations régulées proposée par SNCF SA est justifiée	6
2.3. Le revenu autorisé et les unités d'œuvre retenus pour le DRS 2027 reposent sur des hypothèses suffisamment justifiées	7
2.3.1. Les charges de personnel reposent sur des hypothèses suffisamment justifiées.....	8
2.3.2. Le bénéfice raisonnable n'appelle pas d'observation	9
2.3.3. Les prévisions de volumes apparaissent réalistes et le suivi de l'activité de cyno-détection se consolide.....	10
2.4. La trajectoire de performance est actualisée et intègre désormais la cyno-détection.....	10
2.5. SNCF SA devrait prochainement offrir une première forme de visibilité pluriannuelle sur le tarif de la prestation de sécurisation et d'expertise	11
2.6. La concertation sur les modalités de commande des prestations de cyno-détection doit être poursuivie.....	12
Annexe – Récapitulatif des demandes et recommandations formulées dans le présent avis.....	14

1. CONTEXTE ET ENJEUX

1.1. L'Autorité rend un avis conforme sur la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF SA

1. En application de l'article L. 2251-1 du code des transports, le service interne de sécurité (SIS) de SNCF SA est chargé *« 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 est un axe prioritaire de leur action »*.
2. Conformément aux articles L. 2251-1-1 et R. 2251-58 du même code, SNCF SA publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté (DRS). Ce document dresse la liste des prestations de sûreté proposées par le SIS, définit les conditions de réalisation de ces prestations et en fixe le tarif sur une période pouvant être pluriannuelle.
3. Aux termes de l'article R. 2251-55 du code des transports, les prestations proposées par le SIS concourent à la sûreté des voyageurs et à la sauvegarde de leurs biens, à l'assistance aux agents et à leur protection, à la protection du patrimoine appartenant à l'entreprise ou utilisé par elle pour l'exercice de ses activités, à la surveillance et à la sécurisation des marchandises, à la prévention des actes d'incivilité et de délinquance.
4. Les prestations de sûreté fournies par le SIS bénéficient ainsi au gestionnaire d'infrastructure, aux exploitants d'installations de service (gares de voyageurs et gares de triage, notamment), aux divers exploitants et acteurs économiques présents dans ces emprises, ainsi qu'aux candidats et entreprises ferroviaires et aux autorités organisatrices de transport.
5. La tarification des prestations de sûreté fournies par le SIS est régie par le III de l'article R. 2251-58 du code des transports, qui prévoit que le tarif de ces prestations *« est établi au regard du coût de la prestation, qui doit être celui d'un opérateur efficace, majoré d'un bénéfice raisonnable »*.
6. En vertu des articles L. 2251-1-1 et R. 2251-60 du même code, l'Autorité émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations. Elle dispose d'un délai de trois mois à compter de la réception du dossier de saisine pour rendre son avis sur la tarification ou sur les principes tarifaires d'établissement des devis. Passé ce délai, son avis est réputé conforme.
7. En application de ces dispositions, l'Autorité a été saisie par SNCF SA, en date du 22 juillet 2026, du projet de DRS pour l'horaire de service 2027.

1.2. Dans son avis du 9 décembre 2025, l'Autorité a formulé deux demandes et trois recommandations en vue de l'élaboration de la tarification du DRS 2027

8. Dans son avis n° 2025-090 du 9 décembre 2025 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF SA pour l'horaire de service 2026, l'Autorité avait émis un avis favorable, sous réserve que l'ensemble des prestations de cyno-détection ponctuelles, initialement proposées à titre commercial, soient intégrées au périmètre régulé. Elle avait également relevé que l'entrée, pour la première fois, de la cyno-détection dans le périmètre régulé appelait un suivi particulier dans le cadre des prochains horaires de service.
9. Dans cette perspective, et afin d'orienter les travaux de SNCF SA en vue de l'établissement du projet de tarification du DRS 2027, l'Autorité avait formulé deux demandes et trois recommandations.

N°	Demandes formulées dans l'avis n° 2025-090 du 9 décembre 2025
1	Poursuivre les travaux engagés visant à étudier la possibilité de proposer une tarification pluriannuelle, en documentant les difficultés restant à lever et le bilan des actions entreprises en ce sens.
2	Intégrer la prestation de cyno-détection au programme de travail relatif à l'opérateur efficace.

N°	Recommandations formulées dans l'avis n° 2025-090 du 9 décembre 2025
1	Animer, avec SNCF Gares & Connexions, une concertation auprès des bénéficiaires visant à faire évoluer les modalités de commande des prestations de cyno-détection.
2	Consolider les données de projection de la production moyenne d'un agent de cyno-détection en mettant en place des mesures de suivi de la productivité de ces agents.
3	Effectuer un suivi précis des vacations et des interventions de cyno-détection.

1.3. La structure de l'offre pour 2027 est inchangée par rapport au DRS 2026, mais son calendrier d'application évolue

10. Le projet de DRS 2027 ne modifie pas la structure de l'offre régulée, qui demeure organisée, comme pour le DRS 2026, autour de deux catégories de prestations :
- des prestations de sécurisation et d'expertise, dont le contenu opérationnel est décrit aux points 2.1.1 à 2.1.7 du DRS et qui recouvrent les missions de sécurisation des espaces de transport accessibles ou non accessibles au public, des personnels en contact avec le public, des concessions, des véhicules de transport et des lignes et installations ferroviaires, ainsi que les missions d'expertise ;
 - des prestations de cyno-détection, décrites au point 2.1.8 du DRS, qui consistent en une intervention sur un objet délaissé, sur un objet hors gabarit préalablement à son introduction dans une zone à accès réglementé de la liaison fixe transmanche, ou dans le cadre d'une fouille préventive d'une zone à l'occasion d'un événement exceptionnel.
11. Les modalités de tarification de ces prestations restent inchangées. Les prestations de sécurisation et d'expertise sont tarifées à l'heure. La tarification de la cyno-détection s'articule autour de trois tarifs :
- un tarif de la prestation socle, à la vacation journalière¹, pour les clients qui souscrivent, individuellement ou collectivement, au dispositif annuel mutualisé ;
 - un tarif identique, appliqué à chaque intervention réalisée au bénéfice d'un client utilisateur du dispositif annuel mais non-souscripteur, dont 90 % du chiffre d'affaires correspondant est rétrocédé en fin d'exercice aux clients souscripteurs ; et
 - une tarification sur devis pour toute prestation ponctuelle réalisée en dehors du dispositif annuel mutualisé.

¹ Une journée de prestation socle correspond à la présence d'un équipage cynotechnique (maître-chien et chien) dans une gare sur une journée de 7 h 45.

12. SNCF SA propose en outre d'aligner, à compter du DRS 2028, la période d'application du DRS sur l'année civile, en remplacement du calendrier actuel calé sur l'horaire de service. SNCF SA indique que cette évolution vise à simplifier la gestion des budgets et des factures pour les bénéficiaires, en s'alignant sur l'exercice comptable. Afin d'assurer la transition entre ces deux calendriers, la période d'application du DRS 2027 est fixée du 13 décembre 2026 au 31 décembre 2027. SNCF SA prévoit que le DRS 2028 s'appliquera ensuite du 1^{er} janvier au 31 décembre 2028.
13. La grille tarifaire proposée par SNCF SA pour 2027 est la suivante :

Prestation	Tarifs 2026 validés	Tarifs 2027 proposés dans le cadre de la présente saisine
Sécurisation et expertise	99,25 €/h	101,66 €/h
Cyno-détection – journée de prestation socle (dispositif annuel mutualisé)	1 167 €	1 175 €
Cyno-détection – intervention sur objet délaissé (client non-souscripteur au dispositif mutualisé)	1 167 €	1 175 €
Cyno-détection – prestation ponctuelle hors dispositif annuel mutualisé	Sur devis	Sur devis

2. ANALYSE

2.1. La période d'application retenue pour le DRS 2027 est compatible avec le cadre réglementaire applicable

14. Le cadre réglementaire applicable ne fait pas obstacle à ce que le DRS 2027 couvre une période supérieure à douze mois. L'article R. 2251-61 du code des transports fait en effet référence au début de l'année civile ou à l'entrée en vigueur de l'horaire de service concerné, tandis que l'article R. 2251-58 prévoit que les tarifs peuvent être établis sur une période pluriannuelle. Il ne ressort pas de ces dispositions que la période couverte par un DRS doive être strictement limitée à une année civile.
15. Dans ces conditions, la fixation de la période d'application du DRS 2027 du 13 décembre 2026 au 31 décembre 2027, afin de permettre un alignement sur l'année civile à compter du DRS 2028, n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité.

2.2. La délimitation du périmètre des prestations régulées proposée par SNCF SA est justifiée

16. Dans le cadre de la consultation publique, Île-de-France Mobilités a demandé le rattachement au périmètre régulé du DRS 2027 de deux prestations proposées par le SIS de SNCF SA :
- le service d'alerte par téléphone (3117), qui permet aux voyageurs de signaler une situation présentant un risque pour leur sécurité ou un malaise à bord d'un train. Ce centre de contacts réceptionne et qualifie ces signalements, puis les transmet aux centres opérationnels compétents en vue de leur traitement ;

- les prestations des équipes d'assistance rapide (EAR), composées d'agents du SIS et d'agents commerciaux, qui portent principalement sur la gestion des flux, l'assistance aux voyageurs et la lutte contre la fraude ainsi que, plus ponctuellement, sur des opérations de transbordement.
17. Dans son avis du 11 juillet 2024 susvisé, l'Autorité a rappelé que le rattachement d'une prestation au périmètre régulé suppose, (i) outre sa conformité aux missions de sûreté ferroviaire énoncées aux articles L. 2251-1 et R. 2251-55 du code des transports, (ii) qu'elle réponde à un besoin que seul le SIS peut satisfaire ou (iii) que le même niveau de qualité ne puisse être proposé par d'autres prestataires. Elle avait, dans ce même avis, considéré que les fonctions de centre de contacts du service d'alerte pouvaient être exercées par des opérateurs autres que des services de sûreté et que les missions principales des EAR pouvaient être assurées par d'autres prestataires à un niveau de qualité similaire. Elle avait ainsi admis le maintien de ces deux prestations hors du périmètre régulé.
 18. L'instruction ne fait apparaître aucune évolution de nature à remettre en cause l'analyse alors retenue. D'une part, le cadre juridique et le contenu du service d'alerte téléphonique n'ont pas évolué. Celui-ci demeure une activité de centre de contacts, limitée à la réception, à la qualification et à la transmission des signalements, pouvant être fournie par un autre prestataire de manière distincte des interventions opérationnelles susceptibles d'en résulter. Cette activité ne requiert pas, par nature, l'intervention du SIS. D'autre part, les missions des EAR restent susceptibles d'être assurées par d'autres prestataires à un niveau de qualité similaire, y compris les opérations de transbordement, qui peuvent également être réalisées sans l'intervention du SIS.
 19. Les éléments avancés par Île-de-France Mobilités dans le cadre de la présente saisine, tenant à la contribution de ces prestations aux missions de sûreté, à leur spécialisation ou aux contraintes entourant leurs modalités de commande, ne sont pas de nature à remettre en cause cette appréciation. À ce stade, ils ne démontrent ni que ces prestations répondent à un besoin que seul le SIS peut satisfaire, ni qu'un niveau de qualité comparable ne pourrait être proposé par d'autres prestataires. Leur maintien hors du périmètre régulé demeure, par conséquent, justifié dans le cadre du DRS 2027. Cette appréciation pourra toutefois être réexaminée à l'occasion d'une prochaine saisine si SNCF SA, IdFM ou d'autres parties prenantes présentaient des éléments nouveaux, notamment relatifs aux conditions effectives de fourniture de ces prestations ou à l'absence d'alternatives présentant un niveau de qualité comparable, de nature à remettre en cause l'analyse retenue à date.

2.3. Le revenu autorisé et les unités d'œuvre retenus pour le DRS 2027 reposent sur des hypothèses suffisamment justifiées

20. Le revenu autorisé relatif aux prestations régulées s'élève à [200 – 500] M€, dont [10 – 20] M€ pour la cyno-détection. Il est constitué de charges de personnel pour près de [70 – 80] %, d'autres charges d'exploitation pour environ [20 – 30] % et de charges de capital ainsi que de la marge pour le reste.
21. Le tarif horaire de sécurisation et d'expertise et le tarif de la journée de cyno-détection sont calculés en rapportant l'assiette de charges, projetée à l'horizon 2027, majorée d'un bénéfice raisonnable, aux unités d'œuvre correspondantes.
22. L'Autorité a ainsi analysé les prévisions de charges de personnel (2.3.1), le niveau de bénéfice raisonnable (2.3.2) et les unités d'œuvre (2.3.3).

2.3.1. Les charges de personnel reposent sur des hypothèses suffisamment justifiées

23. Les charges de personnel sont estimées à partir :

- d'une part, du poste « rémunérations et charges », dont la projection se fait à partir du coût moyen d'un agent (CMA) et d'une production moyenne ; et
- d'autre part, du poste « autres charges de personnel », correspondant essentiellement à l'intéressement, à son abondement et à des frais annexes.

24. L'évolution du CMA est de + [2 – 4] % entre le DRS 2026 et le DRS 2027. Cette augmentation s'explique principalement par la révision à la hausse de la prévision du CMA 2026 (+ [0 – 2] %), réalisée par SNCF SA après avoir constaté que le CMA réel 2025 s'avérait supérieur aux hypothèses sur lesquelles avaient été construits les tarifs 2025 et 2026. SNCF SA a également pris en compte un taux d'évolution de [0 – 2] % entre le DRS 2026 et le DRS 2027, inférieur à la prévision d'IPCH de la Banque de France.

25. Dans ces conditions, l'Autorité considère que les hypothèses prises en compte pour l'évolution du CMA sont justifiées, si bien que le montant retenu au titre des charges de personnel n'appelle pas d'observation particulière.

a. La production moyenne des agents réalisant des prestations de sécurisation et d'expertise apparaît correctement justifiée

26. La production moyenne correspond au nombre d'heures de présence sur le terrain escomptées pour chaque agent de la sûreté. Elle est estimée à partir d'une analyse des temps de travail théoriques et des taux de production par catégorie de personnel (agents opérationnels ou agents encadrants).

27. Pour le tarif 2027, cette production moyenne pour les agents réalisant des prestations de sécurisation et d'expertise s'élève à [1000 – 2000] heures par an, contre [1000 – 2000] en 2026, hors stagiaires² et hors sureffectif. En réintégrant l'effet de ces derniers, la production moyenne s'établit à [1000 – 2000] heures par an, en baisse de -[0 – 2] % par rapport à la référence ayant servi à établir le tarif 2026 ([1000 – 2000] heures par agent et par an). Selon SNCF SA, cette baisse s'explique principalement par une augmentation du nombre de stagiaires, permettant de satisfaire le niveau de commande tout en faisant face à la résorption plus rapide que prévue des sureffectifs liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques et à des prévisions de départs soutenues en 2026 et 2027. Compte tenu des justifications fournies, le ratio de production est acceptable pour 2027.

28. S'agissant du nombre de jours de travail théoriques par agent, déduction faite des formations, récupérations et autres absences, il ressort des éléments transmis par SNCF SA pour le tarif 2027 qu'un agent travaille, en moyenne, [100 – 200] jours par an, en hausse de + [0 – 2] % par rapport à 2026 ([100 – 200] jours). L'Autorité relève que ce nombre de jours est en constante augmentation depuis 2020, ce qui traduit les efforts de SNCF SA pour améliorer la disponibilité des agents du SIS.

29. Par exemple, concernant les formations, SNCF SA indique avoir fait le choix de maintenir le renforcement des formations métiers, notamment les « techniques d'intervention sûreté » et le tir, en lien avec le déploiement d'armes à létalité réduite et afin notamment de réduire l'accidentologie au travail. SNCF SA maintient ainsi son objectif de réduction continue des accidents du travail en retenant une diminution de [0,2 – 0,5] jour d'absence par rapport à 2026 dans le calcul de la production moyenne.

² Nom donné aux agents en formation initiale. Les stagiaires sont considérés comme ne concourant pas à la production.

30. Enfin, l'Autorité relève que l'objectif de contribution « terrain » des adjoints aux directeurs de proximité, relevé de [60 – 70] % à [70 – 80] % entre les tarifs 2024 et 2025, est maintenu à ce dernier taux en 2027. L'Autorité note également le rehaussement de [1 – 2] point de pourcentage de la contribution « terrain » des directeurs de proximité.
31. Au regard de ce qui précède, l'hypothèse de production moyenne des agents réalisant des prestations de sécurisation et d'expertise apparaît volontariste et correctement justifiée pour l'horaire de service 2027.

b. La production des agents réalisant les prestations de cyno-détection reste stable en l'absence d'historique fiabilisé

32. SNCF SA a reconduit le nombre de jours de travail d'un agent de cyno-détection (maître-chien) de l'exercice 2026 pour l'exercice 2027, soit [100- 200] jours.
33. Dans le contexte de l'entrée en régulation de la prestation de cyno-détection, l'Autorité avait considéré cette hypothèse comme acceptable pour le DRS 2026. Pour 2027, elle avait toutefois recommandé de consolider les données de projection de la production moyenne d'un agent de cyno-détection en mettant en place des mesures de suivi de la productivité de ces agents.
34. SNCF SA a indiqué avoir entamé des travaux visant notamment (i) le suivi opérationnel des journées de production des agents de cyno-détection, (ii) l'évolution des systèmes d'information pour automatiser ce suivi ainsi que (iii) le suivi des temps de formation et de passage des certifications professionnelles, ces temps ayant un impact significatif sur la production moyenne d'un agent de cyno-détection.
35. L'Autorité considère que ces travaux répondent de manière satisfaisante à sa recommandation. Compte tenu de la mise en œuvre récente de ce suivi et d'un historique d'observation encore limité à moins d'une année, l'Autorité estime acceptable la reconduction de l'hypothèse prise pour 2026 en 2027 relative à la production des agents réalisant les prestations de cyno-détection.

2.3.2. Le bénéfice raisonnable n'appelle pas d'observation

36. Le bénéfice raisonnable proposé par SNCF SA pour le DRS 2027 s'élève à près de [5 – 10] millions d'euros, estimé selon une méthodologie unique pour l'ensemble des prestations. Le bénéfice raisonnable est calculé en considérant un coût moyen pondéré du capital pour les actifs immobilisés du périmètre régulé, auquel s'ajoute, compte tenu des spécificités de l'activité régulée de la sûreté³, une marge additionnelle sur les charges opérationnelles permettant d'atteindre une marge d'exploitation de [1 – 3] %. SNCF SA justifie le taux de marge retenu par le contexte sécuritaire durablement dégradé et par la prise en compte, dans la construction tarifaire, des exigences relatives aux coûts d'un opérateur efficace.
37. Le taux de marge d'exploitation de [1 – 3] % s'inscrit dans les bornes de la fourchette établie par l'Autorité⁴. Celle-ci relève par ailleurs que SNCF SA poursuit la prise en compte de la référence aux coûts d'un opérateur efficace prévue par la réglementation, comme développé dans la partie suivante, pour la construction de son revenu autorisé. Dans ces conditions, le niveau de bénéfice raisonnable retenu pour le DRS 2027 n'appelle pas d'observation particulière.

³ Notamment son caractère faiblement capitalistique.

⁴ Avis 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, point 20.

2.3.3. Les prévisions de volumes apparaissent réalistes et le suivi de l'activité de cyno-détection se consolide

38. Le volume prévisionnel de commande retenu pour établir le tarif 2027 des prestations de sécurisation et d'expertise reste stable par rapport à l'hypothèse retenue pour établir le tarif 2026. Cette prévision apparaît réaliste, notamment au regard des écarts peu significatifs observés avec les heures réellement produites au cours des précédents exercices.
39. S'agissant de la cyno-détection, le volume prévisionnel retenu pour 2027 s'établit à un niveau quasi stable par rapport à 2026. Compte tenu des éléments exposés points 34 et 35 relatifs au suivi de la production des agents, d'une part, et dans la mesure où le suivi opérationnel de cette activité est encore en cours de consolidation, d'autre part, l'Autorité considère les hypothèses retenues acceptables.

2.4. La trajectoire de performance est actualisée et intègre désormais la cyno-détection

40. SNCF SA a transmis une version actualisée de son programme de travail relatif à la prise en compte de la référence aux coûts d'un opérateur efficace pour la construction des tarifs de sûreté couvrant la période 2027-2030. Ce programme prévoit notamment la poursuite de l'amélioration de la production moyenne des agents chargés des prestations de sécurisation et d'expertise, ainsi que l'intégration de deux indicateurs propres à la cyno-détection.
41. S'agissant des prestations de sécurisation et d'expertise, dont le tarif est en hausse de 2,4 %, SNCF SA indique tenir compte d'une progression de la production moyenne des agents et mettre en œuvre des mesures de performance portant notamment sur les achats. La production moyenne par agent passerait ainsi de [1000 – 2000] heures en 2027 à [1000 – 2000] heures en 2030, prolongeant les efforts de productivité engagés au cours des précédents exercices. L'Autorité sera attentive à la réalisation effective de ces gains de productivité, composante structurante de la trajectoire tarifaire présentée par SNCF SA.
42. S'agissant de la cyno-détection, dont le tarif augmente moins que l'inflation⁵, le programme de travail comporte désormais deux indicateurs spécifiques : un indicateur de performance opérationnelle, exprimé en journées réalisées par équipage, et un indicateur relatif au tarif de la journée de cyno-détection. L'Autorité constate que l'intégration de cette prestation au programme de travail relatif à l'opérateur efficace, demandée dans son avis n° 2025-090, est ainsi engagée.
43. La trajectoire proposée pour l'indicateur de performance opérationnelle de la cyno-détection ne traduit toutefois, à ce stade, aucune progression de l'efficacité sur la période 2027-2030. SNCF SA retient une valeur constante de [100 – 200] journées par équipage et justifie ce choix par l'absence de données disponibles sur une année pleine, l'indicateur étant encore en cours d'intégration dans son outil de suivi. SNCF SA indique qu'elle sera en mesure de revenir sur les résultats de l'année 2026 dans le cadre de la saisine du DRS 2028 et s'engage à actualiser à cette échéance la trajectoire actuellement retenue.
44. L'Autorité prend acte de ces éléments et considère que l'exploitation des données observées sur une année pleine devra permettre de définir une trajectoire d'efficacité propre à la cyno-détection. En conséquence, elle demande à SNCF SA de définir, à l'occasion du DRS 2028, une telle trajectoire, fondée sur les données relatives à l'année 2026, assortie des leviers d'amélioration identifiés.

⁵ Le tarif 2027 est en hausse de +0,7 % par rapport à 2026, alors que la prévision d'inflation de la Banque de France pour 2027 est de +1,9 % (projections macroéconomiques intermédiaires – septembre 2026).

N°	Demande	Échéance
1	Présenter une trajectoire pluriannuelle d'efficience de la cyno-détection, fondée sur les données observées au titre de l'année 2026 et assortie des leviers d'amélioration identifiés.	DRS 2028

2.5. SNCF SA devrait prochainement offrir une première forme de visibilité pluriannuelle sur le tarif de la prestation de sécurisation et d'expertise

45. Dans son avis n° 2025-090, l'Autorité avait demandé à SNCF SA de poursuivre les travaux visant à étudier la possibilité de proposer une tarification pluriannuelle, en documentant les difficultés restant à lever. Dans le cadre de la présente saisine, SNCF SA a présenté les premières modalités envisagées pour donner davantage de visibilité à ses clients sur l'évolution future des tarifs.
46. S'agissant des prestations de sécurisation et d'expertise, SNCF SA s'engage à communiquer à ses clients, une fois le tarif 2027 validé, une évolution prévisionnelle du tarif horaire pour 2028. Cette indication, non engageante, prendrait la forme d'un encadrement compris entre 115 % et 130 % de l'évolution prévisionnelle de l'IPCH pour 2028. SNCF SA précise que cette projection repose notamment sur le maintien du modèle économique, une relative stabilité de la commande, une évolution non atypique de l'inflation et l'absence d'évolution significative du cadre légal et réglementaire.
47. L'Autorité considère que cette démarche constitue une première réponse à sa demande visant à améliorer la visibilité pluriannuelle des bénéficiaires des prestations. Elle relève néanmoins qu'elle ne constitue pas, à ce stade, une tarification pluriannuelle à proprement parler, dès lors que l'évolution communiquée restera indicative et que le tarif 2028 fera l'objet d'une nouvelle saisine de l'Autorité. SNCF SA identifie notamment comme freins à un engagement tarifaire pluriannuel l'absence d'engagement des clients sur leurs volumes de commande et les évolutions du portefeuille de clients liées à l'ouverture à la concurrence.
48. S'agissant de la cyno-détection, SNCF SA estime ne pas disposer, à ce stade, d'une visibilité suffisante pour communiquer à ses clients une projection tarifaire, même indicative. Elle invoque notamment l'intégration récente de cette activité dans le périmètre régulé, le manque de recul sur les principaux paramètres de production et les incertitudes entourant le dimensionnement et le financement des dispositifs. SNCF SA prévoit toutefois d'instruire, au premier semestre 2027, les modalités permettant de donner davantage de visibilité sur la tarification prévisionnelle du DRS 2028, en s'appuyant notamment sur les données de production observées sur l'ensemble de l'année 2026.
49. L'Autorité relève néanmoins que le programme relatif à la prise en compte de la référence aux coûts d'un opérateur efficace comporte déjà une trajectoire prévisionnelle du tarif de la journée de cyno-détection sur la période 2027-2030. Si cette projection repose sur un exercice de planification distinct de la construction tarifaire annuelle et demeure entourée d'incertitudes, son existence montre que des premières hypothèses d'évolution peuvent être établies.
50. L'Autorité prend acte des travaux engagés par SNCF SA en matière de visibilité tarifaire pluriannuelle et lui recommande de les poursuivre, dans le cadre du DRS 2028, afin de renforcer la visibilité donnée aux bénéficiaires sur l'évolution future des tarifs de l'ensemble des prestations régulées. Elle sera notamment attentive à la poursuite de la démarche engagée pour les prestations de sécurisation et d'expertise ainsi qu'à son extension à la prestation de cyno-détection.

N°	Recommandation	Échéance
1	Poursuivre les travaux engagés afin de renforcer la visibilité pluriannuelle donnée aux bénéficiaires sur l'évolution des tarifs de l'ensemble des prestations régulées.	DRS 2028

2.6. La concertation sur les modalités de commande des prestations de cyno-détection doit être poursuivie

51. Dans son avis susvisé du 9 décembre 2025, l'Autorité avait recommandé à la direction de la sûreté ferroviaire de SNCF SA d'animer, avec SNCF Gares & Connexions, une concertation auprès des bénéficiaires visant à faire évoluer les modalités de commande des prestations de cyno-détection. L'Autorité avait relevé que l'ensemble des vacations de cyno-détection constitue un dispositif bénéficiant à tous les opérateurs et acteurs économiques présents en gare et estimé qu'il serait pertinent que SNCF Gares & Connexions assume la détermination du niveau de service attendu globalement dans chaque gare.
52. SNCF SA indique avoir engagé de premiers échanges avec SNCF Gares & Connexions au début de l'année 2026 et être convenue avec elle du principe d'une concertation commune. Cette concertation auprès des bénéficiaires n'a toutefois pas encore été conduite. SNCF SA prévoit une première réunion avec les clients à l'automne 2026, à l'occasion de la définition de la commande et du financement des prestations pour 2027.
53. SNCF SA fait état de plusieurs difficultés ayant retardé ces travaux. Elle mentionne notamment l'état d'avancement du dossier tarifaire 2027 de SNCF Gares & Connexions, les difficultés rencontrées pour stabiliser le financement du dispositif en 2026 ainsi que les positions divergentes exprimées par certaines parties prenantes quant aux modalités de commande et de financement de ces prestations. Elle indique également souhaiter articuler ces travaux avec les conclusions du rapport prévu à l'article 27 de la loi n° 2025-379 du 28 avril 2025 relative au renforcement de la sûreté dans les transports.
54. L'Autorité constate ainsi que la recommandation, dont l'échéance avait été fixée au DRS 2027, n'a été que partiellement mise en œuvre. Elle prend acte des premiers échanges engagés entre SNCF SA et SNCF Gares & Connexions mais considère que les difficultés rencontrées et les divergences exprimées par les bénéficiaires renforcent la nécessité de conduire la concertation prévue.
55. En conséquence, l'Autorité recommande à SNCF SA de mener à son terme, avec SNCF Gares & Connexions, la concertation auprès des bénéficiaires visant à faire évoluer les modalités de commande des prestations de cyno-détection et d'en présenter les conclusions dans le cadre du DRS 2028.

N°	Recommandation	Échéance
2	Mener à son terme, avec SNCF Gares & Connexions, la concertation auprès des bénéficiaires visant à faire évoluer les modalités de commande des prestations de cyno-détection.	DRS 2028

Émet l'avis suivant

L'Autorité émet un avis favorable sur la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF SA pour l'horaire de service 2027.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 12 octobre 2026.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guené, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud

**ANNEXE – RÉCAPITULATIF DES DEMANDES ET RECOMMANDATIONS
FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS**

N°	Demande	Horizon
1	Présenter une trajectoire pluriannuelle d'efficience de la cyno-détection, fondée sur les données observées au titre de l'année 2026 et assortie des leviers d'amélioration identifiés.	DRS 2028

N°	Recommandation	Horizon
1	Poursuivre les travaux engagés afin de renforcer la visibilité pluriannuelle donnée aux bénéficiaires sur l'évolution des tarifs de l'ensemble des prestations régulées.	DRS 2028
2	Mener à son terme, avec SNCF Gares & Connexions, la concertation auprès des bénéficiaires visant à faire évoluer les modalités de commande des prestations de cyno-détection.	DRS 2028