

**Avis n° 2019-042 du 11 juillet 2019**  
**relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2020**

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

Saisie pour avis par l'EPIC SNCF, ci-après « la SNCF », par courrier reçu en date du 26 avril 2019 ;

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 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 l'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 ;

Vu l'avis n° 2018-058 du 23 juillet 2018 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2019 ;

Vu le « Document de référence et de tarification des prestations de sûreté de la SNCF - Horaire de service du 15 décembre 2019 au 12 décembre 2020 » ;

Vu la consultation du gouvernement effectuée par courrier en date du 30 avril 2019 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 11 juillet 2019 ;

**ÉMET L'AVIS SUIVANT**

## 1. CONTEXTE

### 1.1. Sur les prestations de sûreté assurées par l'EPIC SNCF

1. En application de l'article L. 2251-1 du code des transports, le service interne de sécurité de l'EPIC SNCF (ci-après « la SNCF ») 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.* »
2. L'article 2 du décret n° 2015-845 susvisé prévoit que « *le service interne de sécurité de la SNCF propose des prestations de sûreté concourant à :*
  - 1° *La sûreté des voyageurs et la sauvegarde de leurs biens ;*
  - 2° *L'assistance aux agents de l'entreprise et leur protection ;*
  - 3° *La protection du patrimoine appartenant à l'entreprise ou utilisé par elle pour l'exercice de ses activités ;*
  - 4° *La surveillance et la sécurisation des marchandises ;*
  - 5° *La prévention des actes d'incivilité et de délinquance ».*
3. Conformément à l'article L. 2251-1-1 du code des transports dans sa rédaction issue de l'article 26 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, la direction de la sûreté a vocation à intervenir « *au profit des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé, dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination* ».
4. Pour réaliser ses missions, la direction de la sûreté de la SNCF emploie plus de 2 800 agents, dont plus de 2 400 agents affectés directement au périmètre régulé. Ces derniers sont répartis au sein de plus de [...] équipes opérationnelles par jour, déployées sur l'ensemble du territoire national, afin d'assurer la sécurisation du système ferroviaire.
5. Les principaux clients de la direction de la sûreté sont l'activité SNCF Transilien de SNCF Mobilités et SNCF Gares & Connexions, qui représentent chacun [...] du chiffre d'affaires qu'anticipe de réaliser la direction de la sûreté en 2020. Les autres clients de la direction de la sûreté sont actuellement les autres activités de transporteur de SNCF Mobilités en sus de Transilien (TER, Intercités et SNCF Voyages) et SNCF Réseau. Les autres entreprises ferroviaires de transport commandent un volume d'heures limité.

### 1.2. Sur les principes généraux de la tarification des prestations de sûreté et la détermination du tarif pour l'horaire de service 2020

6. En application des dispositions de l'article L. 2251-1-1 du code des transports et du décret n° 2015-845 du 10 juillet 2015 susvisé, il appartient à la SNCF d'élaborer un document de référence présentant les prestations de sûreté<sup>1</sup> proposées par le service interne de sécurité de la SNCF et de soumettre la tarification de ces prestations à l'avis conforme de l'Autorité.

---

<sup>1</sup> L'article 5 du décret n° 2015-845 prévoit que le document de référence et de tarification des prestations de sûreté doit dresser la liste des prestations de sûreté proposées par la direction de la sûreté de la SNCF en prenant soin de distinguer les offres destinées au gestionnaire d'infrastructure, aux exploitants d'installations de service, aux autorités organisatrices de transport ferroviaire, aux entreprises ferroviaires.

7. Par un courrier en date du 26 avril 2019, la direction de la sûreté de la SNCF a saisi l'Autorité concernant le tarif relatif aux prestations figurant dans le document de référence et de tarification des prestations de sûreté de la SNCF (ci-après « le DRS ») pour l'horaire de service 2020. Aux termes de l'article L. 2251-1-1 du code des transports et de l'article 6 du décret n° 2015-845 du 10 juillet 2015 susvisé, l'Autorité rend un avis conforme sur la tarification des prestations dans les trois mois suivant la saisine.
8. La redevance, ainsi que le détail des prestations, figurent dans 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 offertes, une présentation du processus de contractualisation et de commande, ainsi qu'une exposition des modalités de tarification et de facturation des prestations de sûreté régulées. Le DRS 2020 comporte plusieurs annexes :
  - l'annexe n° 1 expose la carte des zones sûreté en France au mois d'avril 2018 ;
  - l'annexe n° 2 contient le contrat de prestations de sûreté fournies en application du DRS ;
  - l'annexe n° 3 contient le modèle type du bon de commande des prestations de sûreté.
9. L'article 3 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015 susvisé 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 couvrant les coûts réellement supportés par l'opérateur et liés à la prestation, auxquels s'ajoute une marge prédéfinie.
10. Le tarif des prestations de sûreté pour l'horaire de service 2020 a été calculé sur la base des données comptables de l'exercice clos au 31 décembre 2018 et des données budgétées pour 2019, établies au deuxième semestre 2018.
11. La direction de la sûreté dispose de comptes séparés comprenant un bilan et un compte de résultat dissociés, qui permettent de faciliter la mise en évidence du lien entre les tarifs de la prestation et les charges constatées dans les comptes. L'Autorité rappelle néanmoins qu'en l'absence d'obligation prévue par le code des transports, les règles servant à l'élaboration de ces comptes ne sont pas soumises à son approbation. De même, les commissaires aux comptes de la SNCF ne produisent pas d'attestation sur ces comptes. Ces derniers n'appellent cependant pas de commentaire particulier de la part de l'Autorité.
12. Pour l'établissement du tarif, l'ensemble des charges de la direction de la sûreté est réparti au sein de cinq catégories d'activité :
  - Une première catégorie entrant en totalité dans le périmètre régulé des activités de la direction de la sûreté : la composante opérationnelle, dont les charges représentent [70 – 80] % des charges de la direction.
  - Une deuxième catégorie aujourd'hui hors du périmètre des activités régulées de la direction de la sûreté : les charges directement affectables aux prestations spécifiques (drones, autogires, etc.), qui représentent [5 – 10] % des charges de la direction.
  - Une troisième catégorie également totalement hors du périmètre des activités régulées de la direction de la sûreté : les charges directement affectables aux prestations dites « obligations d'Etat et prescriptions » relatives à la déclinaison des plans gouvernementaux en matière de prévention de la délinquance ou du terrorisme. Cette catégorie représente [0 – 5] % des charges de la direction.
  - Une quatrième catégorie commune aux périmètres régulé et non régulé des activités de la direction de la sûreté : la composante-socle (Poste de Commandement National Sûreté, Université de la Sûreté, développement digital, technique et scientifique, etc.). Cette catégorie représente [5 – 10] % des charges de la direction.

- Une cinquième catégorie commune aux périmètres régulé et non régulé des activités de la direction de la sûreté : les activités support (charges de structure), dont les charges représentent [5 - 10] % des charges de la direction.

13. Sur le périmètre de la composante opérationnelle, et hors bénéfice raisonnable, les charges d'exploitation peuvent être scindées en deux grandes catégories : les charges de personnel, représentant [80 - 90] % de l'assiette globale de charges, et les autres charges d'exploitation, représentant [10 - 20] % de cette même assiette. Les charges de capital (hors bénéfice) correspondent aux dotations aux amortissements et s'élèvent à [0 - 5] % de cette assiette de charges.
14. A ces charges d'exploitation et de capital s'ajoute un bénéfice raisonnable de [0 - 5] % 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, et à une marge opérationnelle, correspondant à [0 - 5] % de l'ensemble des charges d'exploitation.
15. 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 raisonnable, par le nombre d'heures d'intervention estimé. Le tarif proposé par la SNCF pour l'horaire de service 2020 s'établit ainsi à 84,70 euros par heure, quasiment stable (+0,01 %) par rapport au taux horaire de 84,69 euros par heure validé par l'Autorité pour l'horaire de service 2019 dans son avis n° 2018-058 du 23 juillet 2018.

## 2. ANALYSE

### 2.1. Sur les suites données aux demandes de l'Autorité formulées dans son avis sur les tarifs de sûreté pour l'horaire de service 2019

16. Au titre des prestations de sûreté régulées pour l'horaire de service 2019, l'Autorité, dans son avis n° 2018-058 du 23 juillet 2018 susvisé, avait validé un tarif horaire de 84,69 euros au lieu du tarif de 85,18 euros initialement proposé par la SNCF dans le DRS 2019. Cet ajustement à la baisse était motivé par l'absence d'éléments permettant de considérer que les agents en attente de délivrance ou de renouvellement d'un port d'armes pouvaient être exclus, en totalité ou partiellement, pour la détermination du nombre moyen d'heures produites par an et par agent dans les unités opérationnelles produisant des heures sûreté<sup>2</sup>.
17. De manière générale, dans son avis, l'Autorité avait relevé six points d'attention et avait invité la SNCF à les traiter pour l'horaire de service 2020. Ces points d'attention conduisaient aux demandes suivantes :
  - Mettre en place un système de commande d'heures plus souple donnant la possibilité aux clients d'annuler des heures commandées sans avoir à les payer ;
  - Poursuivre les travaux de justification de la durée des formations, en apportant des éléments quantitatifs permettant de mesurer les effets de la fixation d'une durée de formation plus longue que celle prévue par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports ;
  - Poursuivre les efforts en termes de maîtrise du nombre de jours liés aux autres absences ;
  - Distinguer les agents en attente de délivrance ou de renouvellement de port d'armes du fait de causes internes ou externes à la SNCF ;

<sup>2</sup> Paragraphe 52 de l'avis n° 2018-058 du 23 juillet 2018 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2019.

- Poursuivre les travaux d'amélioration des clés pour les prochains horaires de service, notamment en identifiant au maximum les charges qui peuvent être directement affectées aux activités régulées ou aux activités non régulées ;
- Approfondir les analyses des écarts entre le programme d'investissements prévisionnels et les mises en service constatées, relevés lors de l'instruction de la tarification pour l'horaire de service 2019.

18. L'Autorité constate que la majorité de ces points d'attention ont été pris en compte par la SNCF dans le cadre de la détermination du tarif horaire des prestations de sûreté régulées pour l'horaire de service 2020.
19. S'agissant de la recommandation de l'Autorité visant à ce que soient examinées les conditions dans lesquelles les clients de la direction de la sûreté pourraient disposer de davantage de flexibilité dans le processus de commande, la direction de la sûreté a indiqué qu'elle mobilisait les ressources nécessaires en fonction des commandes d'heures des clients effectuées généralement au cours de l'été précédant le service annuel. Dans ces conditions, une baisse soudaine de la commande ne permettrait pas à la SNCF d'absorber les effectifs opérationnels formés, et à l'inverse, une hausse brutale de la commande entraînerait des difficultés en termes d'absorption du fait des délais de mise en place incompressibles. L'Autorité prend acte de ces éléments et rappelle le caractère exceptionnel du phénomène qui l'avait conduit à formuler cette recommandation.

## 2.2. Sur la commande d'heures de prestations de sûreté et l'évolution du volume d'heures commandées

20. Le volume d'heures commandées estimé pour l'horaire de service 2020 s'élève à [...]. Il affiche une hausse de [0 - 5] % par rapport au volume d'heures commandées de [...] projeté pour l'horaire de service 2019 et une hausse de [0 - 5] % par rapport aux [...] heures facturées au titre de l'horaire de service 2018.
21. Les travaux d'instruction ont permis à l'Autorité de constater que les commandes prévisionnelles des différentes entreprises ferroviaires entre les horaires de service 2019 et 2020 sont relativement stables. Les principales variations relevées par l'Autorité concernent une augmentation des commandes TER, due à une volonté des régions de renforcer la sécurité des transports, et une baisse des commandes pour le fret.
22. L'Autorité précise que les mouvements de grève survenus en 2018 ont, d'après la direction de la sûreté, diminué de [40 000 - 50 000] heures le réalisé 2018. Ainsi, bien que les volumes prévisionnels pour l'horaire de service 2020 soient en augmentation de [0 - 5] % par rapport à l'horaire de service 2019, ils sont en ligne avec le volume d'heures réalisé en 2018 retraité des heures non effectuées du fait des grèves en ne présentant qu'une hausse de [0 - 5] %.

## 2.3. Sur les charges de personnel

23. Les charges de personnel, qui constituent l'essentiel des charges de la direction de la sûreté, sont principalement déterminées à partir du nombre d'heures d'intervention des agents de la direction 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.

### 2.3.1. Sur le ratio de production

24. Le « *ratio de production* » correspond au nombre d'heures d'intervention effectuées chaque année en théorie par un agent de la direction 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. En pratique, le ratio de production est obtenu en multipliant la production individuelle par le taux d'équivalents temps plein productifs. Pour le DRS 2020, la direction de la sûreté retient un « *ratio de production* » de 991,4 heures<sup>3</sup> par agent, supérieur à celui proposé dans le DRS 2019 (976,4 heures) et également supérieur à celui constaté pour l'horaire de service 2018 (946 heures).

#### a. Sur la production annuelle individuelle

25. S'agissant de la production annuelle individuelle, l'Autorité note les évolutions suivantes par rapport à la proposition tarifaire au titre de l'horaire de service 2019 : une augmentation de [...] jour du temps de formation « métiers », une augmentation de [...] du nombre de jours d'arrêt maladie, une diminution des absences pour accident du travail et pour absences syndicales de [...] et [...] jour respectivement. L'augmentation du temps de formation s'explique par la mise en place d'une formation destinée à accompagner les agents dans la prévention des risques liés aux accidents du travail et par la mise en place d'une nouvelle formation sur les modalités d'intervention de la direction de la sûreté sur le réseau ferré.
26. L'Autorité constate une baisse du nombre de jours liés aux autres absences pour l'horaire de service 2020 par rapport à celui constaté pour l'horaire de service 2018, le premier s'établissant à [...] jours et le second à [...] jours. Une grande partie de la baisse prévue provient d'un objectif ambitieux de réduction des accidents du travail.
27. Dans son avis n° 2017-066 susvisé, l'Autorité avait indiqué que la durée annuelle par agent des autres absences ne pouvait excéder [20 – 30] jours et avait plafonné les tarifs 2018 à ce niveau. L'Autorité constate que ce seuil est bien respecté de la part de la direction de la sûreté de la SNCF pour l'horaire de service 2020.
28. Par ailleurs, dans son avis n° 2018-058 susvisé, l'Autorité avait demandé à la direction de la sûreté de la SNCF de poursuivre ses efforts de maîtrise du nombre de jours liés aux autres absences. Compte-tenu de l'effort important de la SNCF sur le nombre de jours cible des autres absences pour 2020, et eu égard à la proximité de cette cible avec l'objectif retenu par l'Autorité pour l'horaire de service 2019 (+ [0 – 5] jour pour 2020), la proposition de la SNCF peut être regardée comme acceptable pour l'horaire de service 2020.

#### b. Sur le taux d'équivalents temps plein productifs

29. Le ratio de production tient également compte des fonctions de support et de direction au sein des différentes directions territoriales de la direction de la sûreté, du temps des agents encadrants non consacré à la production directe de prestations de sûreté ainsi que du temps de formation initiale des agents stagiaires durant lequel ceux-ci ne sont pas opérationnels. Le taux d'équivalents temps plein (ETP) productifs est réduit pour prendre en compte ces éléments ne concourant pas directement à la production de prestations de sûreté pour les clients.
30. Dans le cadre de l'instruction du tarif horaire des prestations de sûreté pour l'horaire de service 2019, un taux d'ETP productifs de [70 – 80] % avait été retenu par l'Autorité.

---

<sup>3</sup> [...]

31. Pour l'horaire de service 2020, la direction de la sûreté retient un taux d'ETP productifs en légère augmentation, s'établissant à [70 - 80] %. La principale explication de cette augmentation réside dans le fait que le nombre d'agents opérationnels augmente de [0 - 5] % entre les horaires de service 2019 et 2020.
32. Dans son avis n° 2018-058 susvisé, l'Autorité a opéré une distinction entre les agents en « service doux »<sup>4</sup> et les agents en attente de délivrance ou de renouvellement d'un port d'armes. En effet, la SNCF n'ayant pas été en mesure, durant l'instruction, de distinguer les agents en attente de délivrance ou de renouvellement de port d'armes du fait de causes internes à la SNCF de ceux placés dans la même situation en raison de causes externes à la SNCF, l'Autorité avait exigé que les agents en attente de délivrance ou de renouvellement de port d'armes demeurent inclus dans l'assiette de calcul du taux d'ETP productifs. Pour l'horaire de service 2020, la direction de la sûreté intègre désormais directement les agents en attente de délivrance ou de renouvellement de port d'armes dans la population opérationnelle. Le nombre d'agents dits « désarmés » est en baisse pour l'horaire de service 2020 : ils représentent [...] ETP alors qu'ils représentaient [...] ETP pour l'horaire de service 2019.
33. Le taux d'ETP productifs s'établit ainsi, pour l'horaire de service 2020, à [70 - 80] %, conduisant à retenir un ratio de production de 991,4 heures par agent. Ce taux est en hausse par rapport aux horaires de service précédents, et révèle une amélioration de la productivité de la direction de la sûreté de la SNCF tant au niveau du taux d'équivalents temps plein que de la production individuelle annuelle des agents. Par conséquent, l'Autorité considère ce ratio de production acceptable.

### 2.3.2. Sur le coût moyen agent (CMA)

34. La masse salariale rapportée à l'effectif permet de calculer le CMA pour chaque prestation.
35. Pour évaluer la masse salariale 2020, les services de la sûreté de la SNCF se basent sur les données réelles de l'exercice 2018, sur lesquelles ils effectuent des corrections afin de tenir compte des événements jugés non récurrents passés et futurs ayant un effet sur la masse salariale (« prime Macron », effet des grèves, changement de qualification, etc.). Les hypothèses d'évolution standard du CMA fournies par la direction financière de la SNCF, de - [0 - 5] % entre 2018 et 2019 et de [0 - 5] % entre 2019 et 2020, sont appliquées à la masse salariale ainsi retraitée.
36. L'Autorité ne relève pas d'anomalie concernant les corrections appliquées par la direction de la sûreté et considère que les prévisions établies semblent prudentes. De surcroît, l'évolution du CMA de + [0 - 5] % entre le réel 2018 et le tarif 2020 reste inférieure aux projections d'inflation officielles.
37. Par conséquent, l'Autorité estime que cette évolution est acceptable.

## 2.4. Sur le niveau et les modalités de répartition des charges de la composante socle et des frais de support

38. La composante socle comporte tous les services nécessaires à la réalisation de toute prestation opérationnelle de sûreté, à leur préparation et à leur programmation pré-opérationnelle. La composante socle est utilisée par les prestations régulées et non régulées.
39. Les activités support comportent l'ensemble des équipes nécessaires au bon fonctionnement des différentes entités de la direction de la sûreté, telles que les ressources humaines, la direction financière, la communication.

---

<sup>4</sup> Les agents en « service doux » sont les femmes enceintes et les agents faisant l'objet de restrictions médicales ou de mesures conservatoires.

40. Pour l'horaire de service 2020, les frais de support représentent [5 - 10] % du chiffre d'affaires contre [5 - 10] % du chiffre d'affaires pour l'horaire de service 2019. La diminution des charges prévisionnelles s'explique essentiellement par la baisse des achats et charges externes alloués à la direction de la sûreté. Cependant, en comparaison avec le réalisé 2018, l'Autorité constate une hausse des charges des frais de support. Celle-ci est notamment due à la prévision d'un budget de [500 000 - 600 000] euros destiné à accompagner la transformation de la direction de la sûreté dans le cadre de la mise en place des futures SA du groupe public ferroviaire et du projet SNCF 2020. En tout état de cause, et à supposer même qu'un lien soit établi entre la nature de cette dépense et les prestations régulées fournies par la direction de la sûreté, l'Autorité n'a pas obtenu, malgré une demande en ce sens formulée dans la mesure d'instruction adressée le 20 mai dernier, de justifications suffisantes sur l'estimation de cette dépense future.
41. Par conséquent, l'Autorité ne retient pas cette charge dans l'élaboration du tarif pour l'horaire de service 2020, engendrant une diminution du tarif horaire de [10 - 20] centimes d'euro.
42. Les montants de charges de la composante socle et des frais de support sont ensuite alloués aux prestations régulées au moyen de clés de répartition. La répartition qui en découle est quasiment identique à celle du DRS 2019.
43. L'Autorité, dans son avis n° 2018-058 susvisé, avait recommandé à la direction de la sûreté de poursuivre ses travaux d'amélioration des clés pour les prochains horaires de service, notamment en identifiant au maximum les charges qui peuvent être directement affectées aux activités régulées ou aux activités non régulées. L'Autorité observe que la SNCF a suivi ses recommandations. En effet, il résulte de l'instruction que les services de la sûreté ont affiné la répartition des charges en allouant directement, d'une part, une partie des impôts et taxes aux différentes catégories de prestations, et d'autre part, une partie des autres charges internes liée aux effectifs.
44. L'Autorité note avec satisfaction que la SNCF a fait évoluer les clés de répartition.

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

L'Autorité développe ci-après certains thèmes qui ont fait l'objet d'une attention particulière au cours de l'instruction du DRS 2020.

### a. Sur les achats et charges externes pour la projection tarifaire 2020

45. L'Autorité observe sur le périmètre global de la sûreté, une hausse maîtrisée de [0 - 5] % des achats et charges externes projetées entre les horaires de service 2019 et 2020.
46. Toutefois, l'Autorité note une augmentation importante de [10 - 20] % du montant global de ces achats et charges externes entre les montants constatés au titre de l'horaire de service 2018 et la proposition tarifaire pour l'horaire de service 2020. Une grande partie de cette hausse provient de l'évolution des loyers et charges d'entretien et patrimoine en gare facturés par SNCF Gares & Connexions. Parmi ces charges, l'Autorité relève des frais d'études et de maîtrise d'ouvrage d'environ [900 000 - 1 000 000] euros qui ne sont pas justifiés.
47. Par voie de conséquence, l'Autorité estime que ce montant de [900 000 - 1 000 000] euros ne doit pas être retenu dans les charges pertinentes et que le tarif horaire doit être ajusté en conséquence à la baisse de [30 - 40] centimes.

### b. Sur les hypothèses de dépenses d'investissements

48. Pour l'horaire de service 2019, l'Autorité avait relevé des écarts entre le programme d'investissements prévisionnels et les mises en service constatées en 2017. Bien que la direction de la sûreté ait mené des travaux de fiabilisation des données et d'amélioration de la robustesse des calculs relatifs aux dépenses d'investissements, l'Autorité avait, dans son avis n° 2018-058 susvisé, recommandé à la direction de la sûreté de mener une analyse approfondie concernant ces écarts.
49. L'Autorité a analysé les écarts entre le programme d'investissements prévisionnels pour 2018 et les mises en service constatées pour ce même horaire de service. Il ressort des travaux d'instruction que les services de la sûreté ont surestimé en 2018 les mises en service au global concernant les charges ayant un impact sur le périmètre régulé, qui peuvent partiellement s'expliquer par l'effet des grèves. Ces surestimations n'ont cependant pas un effet significatif sur le tarif étant donné le faible poids des investissements dans l'assiette de charges.
50. L'Autorité recommande à la direction de la sûreté d'améliorer la définition des programmes d'investissements ainsi que le suivi comparé des mises en service effectives par rapport aux investissements prévus.

### 2.6. Sur le bénéfice raisonnable

51. Le bénéfice raisonnable déterminé par la direction de la sûreté s'élève à [0 - 5] millions d'euros dans le DRS 2020, soit une marge d'exploitation de [0 - 5] %.
52. La direction de la sûreté a estimé ce bénéfice raisonnable en retenant une marge de [0 - 5] % sur les charges opérationnelles, c'est-à-dire avant rémunération (soit [0 - 5] millions d'euros), et l'application d'un coût moyen pondéré du capital de [5 - 10] % sur la valeur nette comptable moyenne du périmètre régulé prévue pour l'exercice 2020 ([30 - 40] millions d'euros).
53. L'Autorité a développé une méthodologie pour la détermination de ce bénéfice dans son avis n° 2017-066 du 12 juillet 2017 susvisé concernant la tarification des prestations de sûreté pour l'horaire de service 2018. L'Autorité avait, sur la base d'une analyse approfondie des risques de l'activité et avec l'aide d'un consultant, établi des fourchettes de valeurs sur la base de comparaison avec d'autres activités régulées. L'étude avait abouti à recommander une fourchette de marge d'exploitation entre 1 % et 2 % au maximum.
54. En l'absence d'éléments indiquant une possible remise en cause des analyses précédemment effectuées, la fourchette de valeur de 1 % à 2 % reste pertinente pour l'horaire de service 2020.
55. Il en ressort que le niveau de bénéfice raisonnable retenu par la direction de la sûreté de [0 - 5] % est conforme à l'avis évoqué précédemment et n'est pas manifestement erroné.

### 2.7. Synthèse

56. Il résulte de ce qui précède que le tarif horaire proposé dans le DRS pour 2020 doit être ajusté pour prendre en compte l'absence d'éléments permettant de justifier d'une part l'intégration du budget de [500 000 - 600 000] euros destiné à accompagner la transformation de la direction de la sûreté dans le cadre de la mise en place des futures SA du groupe public ferroviaire comme mentionné aux points 40 et 41, ainsi que, d'autre part, les charges afférentes aux frais d'études et de maîtrise d'ouvrage d'environ [900 000 - 1 000 000] euros facturés par Gares & Connexions comme mentionné aux points 46 et 47.
57. Dans ces conditions, le tarif horaire ne saurait excéder, pour l'horaire de service 2020, 84,13 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 2020 à hauteur de 84,13 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 11 juillet 2019.*

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

Le Président

Bernard Roman