

## Avis n° 2025-037 du 27 mars 2025

relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2025

---

### L'essentiel

L'Autorité émet un avis favorable sur le tarif des prestations de sûreté proposé par la SNCF pour l'horaire de service 2025. Le tarif s'établit à 97,88 euros par heure, en hausse de 0,98 % par rapport à l'horaire de service 2024.

La SNCF a correctement justifié le niveau des charges supportées, leur évolution ainsi que le niveau de bénéfice raisonnable demandé au regard de cette activité. Pour établir son tarif, la SNCF a notamment tenu compte d'une amélioration de la productivité grâce à une mobilisation plus large de deux catégories d'agents et une diminution de l'absentéisme. Ces gains, obtenus via la mise en œuvre du programme de travail relatif à la prise en compte des coûts d'un « opérateur efficace » pour l'établissement du tarif des prestations, se matérialisent dans l'actualisation à la baisse de la trajectoire tarifaire à horizon 2027 fournie à titre indicatif.

Par ailleurs, la SNCF a saisi l'Autorité de ce nouveau tarif en janvier 2025, ce qui reflète sa volonté de parvenir à une normalisation du calendrier de détermination du tarif, afin que, dès 2026, le tarif applicable soit publié et approuvé avant le début de l'horaire de service.

En vue de la prochaine saisine relative au DRS 2026, l'Autorité rappelle les demandes qu'elle avait formulées pour cette échéance dans son avis du 11 juillet 2024 :

- exclure du périmètre des activités régulées la « sécurité économique et financière » et intégrer dans ce périmètre la cyno-détection ;
- étudier l'opportunité d'une tarification pluriannuelle.

*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 »), par courrier reçu le 6 janvier 2025, la saisine ayant été déclarée complète le même jour 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° 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° 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 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 le « Document de référence sûreté SNCF – Horaire de service 2025 – Version projet pour avis », « service annuel du 15/12/2024 au 14/12/2025 », publié sur le site internet de la SNCF ;

Vu la consultation publique qui s'est tenue sur le projet de DRS 2025 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 14 janvier 2025 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 27 mars 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

## Table des matières

<b>1. Contexte et enjeux</b> .....	<b>4</b>
1.1. Cadre juridique applicable .....	4
1.2. Dans son avis favorable relatif au DRS 2024, l'Autorité avait formulé deux demandes, uniquement en vue de l'horaire de service 2026 .....	4
1.3. Pour l'horaire de service 2025, la structure de l'offre de prestations de sûreté de la SNCF est inchangée .....	5
1.4. La SNCF propose une trajectoire tarifaire à horizon 2027 actualisée .....	5
<b>2. Analyse</b> .....	<b>6</b>
2.1. L'analyse du revenu autorisé et les unités d'œuvre .....	6
2.1.1. Les charges de personnel augmentent de [2 - 4] % .....	7
2.1.2. Les autres charges sont stables, avec une évolution de + [0 - 2] % .....	8
2.1.3. Le bénéfice raisonnable correspond à une marge d'exploitation de [1 - 3] %, identique à celle retenue pour l'HDS 2024 .....	8
2.1.4. La prévision des volumes d'heures commandées est stable et apparaît réaliste	9
2.2. L'actualisation de la trajectoire tarifaire à horizon 2027 prend en compte les gains d'efficacité réalisés par la SNCF .....	9
<b>Annexe 1 – Récapitulatif des demandes formulées dans l'avis du 11 juillet 2024</b> .....	<b>12</b>

## 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 est un axe prioritaire de leur action* ».
2. Conformément aux articles L. 2251-1-1 et R. 2251-58 du même code, la SNCF publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté (ci-après « DRS »). Ce document dresse la liste des prestations de sûreté proposées par le SIS aux différents acteurs du système ferroviaire<sup>1</sup>, définit les conditions de réalisation de ces prestations et en fixe le tarif sur une période pouvant être pluriannuelle.
3. 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* ».
4. 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.
5. Conformément à l'article R. 2251-61 du code des transports, dans l'attente de l'avis conforme de l'Autorité, le DRS applicable à titre provisoire pour l'horaire de service (ci-après « HDS ») 2025 est celui de l'HDS 2024, qui a fait l'objet de l'avis conforme du 11 juillet 2024 susvisé, avant que la tarification définitive ne s'applique de manière rétroactive.
6. En application de ces dispositions, l'Autorité a été valablement saisie par la SNCF, le 6 janvier 2025, du projet de DRS pour l'horaire de service 2025.

### 1.2. Dans son avis favorable relatif au DRS 2024, l'Autorité avait formulé deux demandes, uniquement en vue de l'horaire de service 2026

7. L'Autorité a rendu un avis favorable dans le cadre de son avis du 11 juillet 2024 susvisé. Deux demandes avaient été formulées dans la perspective du DRS 2026 :

N°	Demande	Horizon
1	Inclure la cyno-détection dans le périmètre régulé et exclure de ce périmètre la sécurité économique et financière.	DRS 2026
2	Étudier la possibilité, voire, le cas échéant, proposer une tarification pluriannuelle à compter du DRS 2026.	DRS 2026 et suivants

<sup>1</sup> Gestionnaires d'infrastructure, exploitants d'installations de service, titulaires d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire dans une gare de voyageurs ou une autre installation de service reliées au réseau ferré national, entreprises de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, autorités organisatrices de transport ferroviaire.

8. En vue de répondre à ces demandes d'ici le DRS 2026, la SNCF a indiqué à l'Autorité travailler actuellement à :
- la présentation d'un modèle économique adapté à l'intégration de la cyno-détection au périmètre régulé ;
  - la sortie de la sécurité économique et financière (SEF) du périmètre régulé, en mesurant son impact sur le tarif DRS 2026 ;
  - une réflexion sur la possibilité d'une saisine pluriannuelle, en analysant les différentes approches possibles.
9. La SNCF a précisé être en mesure de communiquer à l'Autorité de premiers éléments sur ces travaux à partir d'avril 2025.

### **1.3. Pour l'horaire de service 2025, la structure de l'offre de prestations de sûreté de la SNCF est inchangée**

10. En application des articles L. 2251-1 et R. 2251-55 du code des transports, les prestations proposées par le SIS doivent concourir à la sûreté des voyageurs et à la sauvegarde de leurs biens, à l'assistance aux agents de l'entreprise 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 – dont les violences et les atteintes à caractère sexiste.
11. Pour chaque HDS, le SIS propose des prestations régulées (dites « organisation opérationnelle »), régies par le DRS, et des prestations non régulées (dites « commerciales »), exclues de ce document.
12. Par rapport au précédent tarif validé par l'Autorité, la SNCF n'a pas introduit de modification de son modèle économique.
13. Le projet de DRS 2025 propose ainsi un tarif horaire d'intervention du SIS de 97,88 euros, soit une augmentation de + 0,98 % par rapport au tarif horaire 2024 de 96,93 euros.
14. Par ailleurs, conformément aux engagements pris par la SNCF dans le cadre de la saisine relative au DRS 2024, les coûts résiduels liés aux Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 (ci-après « JOP ») que la SNCF devra porter en 2025 ne sont pas intégrés dans le tarif 2025.

### **1.4. La SNCF propose une trajectoire tarifaire à horizon 2027 actualisée**

15. En application du III de l'article R. 2251-58 du code des transports, le tarif des prestations de sûreté doit être établi au regard du coût de la prestation, qui doit être celui d'un opérateur efficace, majoré d'un bénéfice raisonnable. Cette référence fournit un cadre incitatif à la mise en œuvre de plans d'économies pluriannuels visant à réduire le coût des prestations, en prenant en compte l'ensemble des innovations (technologiques, organisationnelles, etc.) qui doivent permettre d'optimiser la production des prestations de sûreté.
16. Dans le cadre de la saisine relative au DRS 2023, la SNCF avait fourni une projection du tarif horaire des agents du SIS jusqu'en 2027, offrant ainsi « *davantage de prévisibilité et [...] une marque d'engagement [...] pour la suite* »<sup>2</sup>. Cette projection avait été actualisée lors de l'instruction relative au DRS 2024 et avait été qualifiée d'« ambitieuse » par l'Autorité<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Avis précité du 27 juillet 2023, point 87.

<sup>3</sup> Avis précité du 11 juillet 2024, point 70.

17. Pour l'horaire de service 2025, le tarif horaire proposé de 97,88 €<sub>2025</sub> correspond à 90,87 €<sub>2023</sub>. En valeur réelle, il est ainsi inférieur de 2,7% à ce qui avait été soumis à l'Autorité lors du DRS 2024 (93,41 €<sub>2023</sub>). Pour les années 2026 et 2027, la SNCF propose une baisse en valeur réelle de respectivement [0 - 2] % et [0 - 2] %.

Projection du tarif horaire de la sûreté ferroviaire, exprimé en euros constants 2023

[...]

Source : ART, d'après données SNCF

## 2. Analyse

18. L'Autorité a concentré ses analyses sur les éléments suivants :

- le revenu autorisé et les unités d'œuvre (2.1) ;
- l'établissement du tarif des prestations à partir des coûts d'un « opérateur efficace » (2.2).

### 2.1. L'analyse du revenu autorisé et les unités d'œuvre

19. Les charges relatives aux prestations régulées, hors bénéfice raisonnable, représentent près de [200 - 500] millions d'euros. Elles sont principalement constituées de charges de personnel ([70 - 80] %). Les autres charges considérées ([20 - 30] %) correspondent, pour l'essentiel, à des charges d'exploitation et comprennent par ailleurs les charges de capital relatives aux dotations aux amortissements ([2 - 4] %).
20. Le tarif horaire des prestations est calculé en rapportant le coût projeté des prestations régulées, majoré d'un bénéfice raisonnable, au nombre d'heures d'intervention prévisionnel.
21. L'Autorité a ainsi analysé les charges de personnel (2.1.1), les autres charges (2.1.2), le bénéfice raisonnable (2.1.3) et les unités d'œuvre (2.1.4).

### 2.1.1. Les charges de personnel augmentent de [2 - 4] %

22. Les charges de personnel correspondent :

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

23. L'évolution du coût moyen d'un agent du SIS (ci-après « CMA ») est de + [4 - 6] % au global sur l'HDS 2025 par rapport à l'année précédente. Interrogée au cours de l'instruction, la SNCF a été en mesure de montrer que cette augmentation résulte principalement de la prise en compte :

- des résultats des négociations annuelles obligatoires ;
- de l'intégration des facilités de circulation relatives aux personnels actifs de la SNCF pour leurs voyages en train, dans certains cas, à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Cette charge était incorrectement comptabilisée en « autres achats et charges » en 2024<sup>4</sup>. Étant considérée comme un avantage en nature, l'intégration des facilités de circulation dans le CMA est justifiée ;
- des augmentations de primes non anticipées en 2024 et qui s'appliquent pleinement en 2025, par exemple, la prime réserviste<sup>5</sup> ou l'allocation mobilité durable.

24. Par ailleurs, la SNCF tient compte d'une production moyenne améliorée, dans la continuité de la hausse observée depuis 2020.

25. La production moyenne correspond au nombre d'heures de présence sur le terrain escomptées en moyenne 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 personnels (agents opérationnels ou agents encadrants).

26. Pour le tarif 2025, cette production moyenne s'établit à [1000 - 2000] heures par agent et par an, en hausse de + [4 - 6] % par rapport à la référence ayant servi à établir le tarif 2024 ([1000 - 2000] heures par agent et par an).

27. S'agissant du nombre d'heures de travail théoriques par agent, déduction faite des formations, récupérations et autres absences, il ressort des éléments transmis par la SNCF pour le tarif 2025 qu'un agent de la sûreté travaille, en moyenne, [100 - 200] jours par an, soit [1000 - 2000] heures. Si le nombre de jours de formation augmente du fait notamment d'un rattrapage de la formation continue après une année 2024 atypique sur cet aspect du fait des JOP, la SNCF indique que ces formations devraient avoir un impact positif sur la baisse des jours d'absence relatifs aux accidents du travail. En outre, la SNCF conduit des actions volontaristes afin de faire baisser le nombre de jours des « autres absences »<sup>6</sup> (- [1 - 0,5] jour) dans l'objectif d'améliorer le nombre d'heures de travail théoriques par agent.

28. La hausse du nombre d'heures de travail théoriques par agent apparaît correctement documentée. L'Autorité relève par ailleurs que ce nombre d'heures est en constante augmentation depuis 2020, ce qui traduit les efforts de la SNCF pour améliorer son efficacité.

<sup>4</sup> Avis précité du 11 juillet 2024, point 56.

<sup>5</sup> La SNCF indique que la prime réserviste « s'applique à des agents qui restent en réserve et disponibles pour compenser de potentielles absences imprévues ou des perturbations de l'organisation du service ».

<sup>6</sup> Ces autres absences intègrent de nombreux motifs, notamment les congés relatifs aux médailles du travail et aux citations en justice.

29. S'agissant du taux de production, il s'élève en moyenne à [80 – 90] % pour l'HDS 2025, contre [70 – 80] % pour l'HDS 2024. Cette hausse s'explique notamment par une très forte diminution du nombre de stagiaires, c'est-à-dire d'agents nouvellement recrutés en formation initiale qui ne contribuent pas directement à la production des prestations. Cette baisse importante du nombre de stagiaires, qui passe de [50 – 100] à [10 – 20] agents, s'explique par un objectif de retour à une situation nominale dès 2026, après la vague de recrutements conduite en 2024 dans le contexte des JOP.
30. Par ailleurs, l'Autorité constate que le nombre d'agents désarmés ou « en service doux »<sup>7</sup> passe de [50 – 100] à [20 – 50] entre les projections tarifaires 2024 et 2025. Cette diminution s'explique notamment par la mise en place de plans d'action par la SNCF. Par exemple, pour l'obtention des habilitations de port d'arme, la SNCF a mis en place un processus de veille dans les entités opérationnelles pour éviter toute rupture dans l'obtention du port d'arme, qui est à renouveler tous les cinq ans. L'Autorité accueille positivement le suivi actif des agents techniquement aptes en attente d'autorisations administratives et ne concourant pas à la production des prestations conforme à la pratique d'un opérateur efficace.
31. Enfin, la SNCF a fait progresser les taux de production des adjoints aux dirigeants de proximité et des agents des fonctions support. En particulier, pour les adjoints aux dirigeants de proximité, le taux de production passe de [60 – 70] % à [70 – 80] %, conformément à l'engagement pris par la SNCF lors de la saisine relative au DRS 2024.
32. Ainsi, au regard de ce qui précède, la production moyenne apparaît correctement justifiée pour l'horaire de service 2025.
33. Les autres charges de personnel n'appellent pas de commentaire particulier de la part de l'Autorité.

#### 2.1.2. Les autres charges sont stables, avec une évolution de + [0 – 2] %

34. Les autres charges sont composées des achats et charges externes et internes, des impôts et taxes ainsi que des dotations aux amortissements. Elles évoluent de + [0 – 2] %.
35. Cette évolution s'explique principalement par l'augmentation des impôts et taxes, notamment liée à la masse salariale (comme le versement mobilité), qui est compensée par le retrait des charges relatives aux facilités de circulation des personnels actifs de la SNCF, désormais intégrées aux charges de personnel, comme évoqué au point 23. Ainsi, les projections paraissent justifiées pour l'HDS 2025 et n'appellent pas de commentaire supplémentaire de la part de l'Autorité.

#### 2.1.3. Le bénéfice raisonnable correspond à une marge d'exploitation de [1 – 3] %, identique à celle retenue pour l'HDS 2024

36. Le bénéfice raisonnable proposé par la SNCF pour l'HDS 2025 s'élève à [2 – 5] millions d'euros. La SNCF a calculé ce bénéfice raisonnable en considérant un coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») pour les actifs immobilisés du périmètre régulé, auquel s'ajoute une marge additionnelle sur les charges opérationnelles, compte tenu des spécificités de l'activité régulée de la sûreté<sup>8</sup>, permettant d'atteindre une marge d'exploitation de [1 – 3] %.

<sup>7</sup> La SNCF emploie le terme d'agent en « service doux » pour désigner notamment les agents temporairement inaptes au service.  
<sup>8</sup> Notamment son caractère faiblement capitalistique.

37. S'agissant du CMPC, le taux de [4 – 6] % avant impôt proposé par la SNCF apparaît acceptable pour l'élaboration du tarif 2025. S'agissant de la base d'actifs régulés à laquelle s'applique le CMPC, l'Autorité constate une amélioration de la prévision et de la conduite des projets d'investissement<sup>9</sup> dans la mesure où l'écart entre les projections de mises en service intégrées dans le tarif et les mises en service effectivement réalisées diminue. La SNCF a en effet expliqué avoir mobilisé ses équipes afin d'améliorer le suivi des mises en service et rattraper les retards constatés, conformément à la recommandation de l'Autorité<sup>10</sup>. Par ailleurs, pour 2025, la SNCF a indiqué avoir retenu une hypothèse conservatrice correspondant aux seuls investissements les plus certains sans tenir compte de ceux qui pourraient résulter d'une évolution du cadre juridique en vigueur<sup>11</sup>.
38. S'agissant de la marge additionnelle sur les charges opérationnelles, elle est fixée par la SNCF, pour l'HDS 2025, à [0 – 2] %, afin d'atteindre une marge d'exploitation globale de [1 – 3] %, cible identique à celle retenue pour l'HDS 2024.
39. La SNCF justifie son taux de bénéfice raisonnable, notamment, par :
- un contexte sécuritaire et social de plus en plus dégradé ;
  - des risques commerciaux accrus avec la multiplication des appels d'offres, ayant pour conséquence l'apparition d'un nombre significatif de petites structures, ce qui complexifie l'anticipation de l'évolution des besoins des clients ;
  - un niveau insuffisant des bénéfices raisonnables accordés les années passées pour permettre à la direction de la sûreté de dégager un résultat net positif suffisant sur le périmètre régulé.
40. Le taux de marge d'exploitation de [1 – 3] % s'inscrit dans les bornes de la fourchette établie par l'Autorité<sup>12</sup>, qui relève par ailleurs que la SNCF a continué à intégrer la référence aux coûts d'un opérateur efficace prévue par la réglementation dans sa trajectoire de charges, comme développé dans la partie suivante. En conséquence, elle considère que le taux retenu peut être admis.

#### 2.1.4. La prévision des volumes d'heures commandées est stable et apparaît réaliste

41. L'Autorité relève que la projection des heures commandées pour le tarif 2025 est en légère hausse, de + [2 – 4] % par rapport aux heures estimées pour le tarif 2024.
42. La prévision des volumes d'heures commandées apparaît réaliste, notamment au regard des écarts peu significatifs observés entre la projection des heures commandées et les heures réellement produites pour les précédents HDS.

### 2.2. L'actualisation de la trajectoire tarifaire à horizon 2027 prend en compte les gains d'efficacité réalisés par la SNCF

43. L'Autorité constate que l'augmentation tarifaire proposée pour l'horaire de service 2025, à hauteur de +0,98 %, est inférieure à la projection d'inflation hors énergie et alimentation retenue par la Banque de France pour l'année 2025, à savoir +1,8 %<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Ces mises en service concernent principalement des développements informatiques (SI) et des réaménagements de locaux.

<sup>10</sup> Avis du 11 juillet 2024 précité, point 59.

<sup>11</sup> La proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports prévoit d'autoriser le port, par les agents du SIS, de nouveaux armements à létalité réduite dont la SNCF devrait alors faire l'acquisition.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Projections macroéconomiques du 12 mars 2025.

44. Cette baisse du tarif en valeur réelle est notamment permise par le programme de travail relatif à la prise en compte des coûts d'un opérateur efficace pour l'établissement du tarif des prestations, communiqué lors de la saisine relative au DRS 2024. Outre la hausse attendue du volume d'heures produites et des performances réalisées sur les achats internes et externes, qui orientent le tarif horaire à la baisse, la SNCF propose une progression du taux de production des agents pour l'horaire de service 2025 en phase avec les objectifs fixés dans le cadre du programme de travail.
45. La progression de la productivité des agents du SIS est rendue possible par :
- la baisse de l'absentéisme, notamment dû aux accidents du travail et aux autres absences, suivant une trajectoire en lien avec les cibles fixées dans le cadre du levier « optimisation de la prévention de l'absentéisme » ;
  - le renforcement de la présence sur le terrain de certaines catégories d'agents, notamment les adjoints aux dirigeants de proximité, conformément à l'engagement pris par la SNCF lors de la saisine relative au DRS 2024, comme évoqué au point 31 ;
  - la baisse du nombre d'agents en « service doux », comme évoqué au point 30, conformément à la demande exprimée par l'Autorité dans son avis du 27 juillet 2023 susvisé. Cette baisse témoigne de la volonté de la SNCF de se rapprocher du modèle d'un opérateur efficace en limitant le nombre d'agents « non productifs ».
46. À la lumière des éléments qui précèdent, l'Autorité considère que la SNCF poursuit et renforce son action portant sur l'efficacité productive, en respectant les cibles proposées dans le cadre de son programme de travail et en proposant une trajectoire tarifaire à horizon 2027 encore plus ambitieuse que celle communiquée lors de la saisine relative au DRS 2024.
47. Afin d'offrir davantage de visibilité aux clients de la SNCF, l'Autorité rappelle la demande formulée antérieurement d'étudier la possibilité de proposer, dès le prochain horaire de service, une tarification pluriannuelle<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Voir le point 7 du présent avis.

## Émet l'avis suivant

L'Autorité émet un avis favorable sur le tarif horaire de 97,88 euros des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2025.

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 27 mars 2025.*

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;  
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;  
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;  
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le président

Thierry Guimbaud

## ANNEXE 1 – RÉCAPITULATIF DES DEMANDES FORMULÉES DANS L'AVIS DU 11 JUILLET 2024

N°	Demande	Échéance
1	Inclure la cyno-détection dans le périmètre régulé et exclure de ce périmètre la sécurité économique et financière.	DRS 2026
2	Étudier la possibilité, voire, le cas échéant, proposer une tarification pluriannuelle à compter du DRS 2026.	DRS 2026 et suivants