

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'essentiel

L'Autorité valide la tarification proposée pour les prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF SA pour l'horaire de service 2026.

Comme antérieurement, l'offre régulée comprend des prestations de sécurisation et d'expertise, dont le tarif s'établit à 99,25 €/h pour l'horaire de service 2026, en hausse de 1,4 % par rapport à 2025. L'Autorité relève que cette évolution tarifaire demeure inférieure à l'inflation prévisionnelle et qu'elle reflète la mise en œuvre par la direction de la sûreté de SNCF SA d'un programme d'efficacité.

Pour la première fois, l'offre régulée comprendra également en 2026 l'ensemble des prestations de cyno-détection de matières explosives, mobilisables pour lever le doute sur des objets délaissés ou sécuriser des zones dans les gares. Ces prestations, qui étaient jusqu'ici proposées dans un cadre commercial, sont désormais tarifées à hauteur de 1 167 € pour une journée de service standard.

En vue de l'horaire de service 2027, l'Autorité demande que les activités de cyno-détection soient pleinement intégrées au programme de travail relatif à l'opérateur efficace dont la mise à jour a par ailleurs été annoncée par SNCF SA.

Par ailleurs, au regard de l'importance que revêt le dimensionnement et le pilotage des prestations de cyno-détection au bénéfice de l'ensemble des acteurs présents dans les gares, l'Autorité recommande que la direction de la sûreté ferroviaire de SNCF SA anime, avec SNCF Gares & Connexions, une concertation auprès des bénéficiaires visant à faire évoluer les modalités de commande des prestations de cyno-détection pour adopter une organisation plus efficiente et mieux adaptée aux besoins opérationnels.

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 9 septembre 2025, la saisine ayant été déclarée complète le 11 septembre 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° 2025-037 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 ;

Vu le « *Document de référence sûreté SNCF – Horaire de service 2026 – Version projet septembre 2025* », « *service annuel du 14/12/2025 au 12/12/2026* », publié sur le site internet du groupe SNCF (ci-après « DRS 2026 ») ;

Vu la consultation publique qui s'est tenue sur le projet de DRS 2026 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 16 septembre 2025 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 9 décembre 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte et enjeux	4
1.1. Le service interne de sécurité de SNCF SA.....	4
1.2. Les principaux changements introduits dans le projet de DRS 2026.....	4
1.2.1. L'exclusion des missions de sécurité économique et financière du périmètre régulé et l'inclusion de prestations de cyno-détection dans le périmètre régulé.....	5
1.2.2. La mise à jour de la trajectoire tarifaire des prestations de sécurisation et d'expertise	6
2. Analyse	7
2.1. Une évolution du périmètre des prestations régulées conforme aux demandes de l'Autorité	7
2.2. L'analyse du revenu autorisé et des unités d'œuvre.....	8
2.2.1. Les charges de personnel augmentent modérément.....	8
2.2.2. Les autres charges augmentent principalement du fait d'un facteur exogène lié à la fiscalité.....	10
2.2.3. Le bénéfice raisonnable correspond à une marge d'exploitation identique à celle retenue pour l'HDS 2025	10
2.2.4. Les prestations et interventions de cyno-détection devront faire l'objet d'un suivi précis dès le prochain horaire de service.....	11
2.3. SNCF SA maintient une trajectoire tarifaire à horizon 2027 avec une tendance à la baisse en termes réels	11
Annexe – Récapitulatif des demandes et recommandations formulées dans le présent avis	14

1. Contexte et enjeux

1.1. 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, 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, SNCF SA publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. 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 11 septembre 2025, du projet de DRS pour l'horaire de service 2026.

1.2. Les principaux changements introduits dans le projet de DRS 2026

8. Dans son avis n° 2025-037 susvisé, l'Autorité a rappelé les demandes formulées dans l'avis relatif à l'horaire de service (ci-après, « HDS ») 2024, dont l'échéance de mise en œuvre était fixée au projet de DRS 2026, à savoir :

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

9. Dans son projet de DRS 2026 dont elle a saisi l'Autorité, SNCF SA introduit deux évolutions principales en vue de répondre à ces demandes.
10. D'une part, elle a procédé à l'inclusion de certaines prestations de cyno-détection dans le périmètre régulé et à l'exclusion de la sécurité économique et financière (SEF) de ce même périmètre (voir section 1.2.1 *infra*). Le DRS distingue désormais deux catégories de prestations de sûreté :
- des prestations de « sécurisation et d'expertise » – déjà proposées dans un cadre régulé –, qui regroupent l'ensemble des missions réalisées par les équipes opérationnelles de la sûreté ferroviaire pour assurer la protection des espaces, des personnels, des véhicules ou des installations, ainsi que les missions d'expertise mobilisées pour contrôler des dispositifs de sûreté, répondre aux réquisitions judiciaires ou conduire des actions pédagogiques. Ces prestations constituent le périmètre traditionnellement soumis à l'avis de l'Autorité ;
 - des prestations de cyno-détection – nouvellement proposées dans un cadre régulé –, qui consistent en la mise à disposition d'un binôme maître-chien/chien en vue de la détection de matières explosives pour lever le doute sur des objets délaissés, sécuriser des zones ou contrôler des objets hors gabarit¹.
11. D'autre part, SNCF SA a procédé à la mise à jour de la trajectoire tarifaire pluriannuelle établie pour les prestations de sécurisation et d'expertise à horizon 2027. Les tarifs proposés apparaissent relativement stables au regard des éléments présentés antérieurement.

1.2.1. L'exclusion des missions de sécurité économique et financière du périmètre régulé et l'inclusion de prestations de cyno-détection dans le périmètre régulé

12. S'agissant des missions de la sécurité économique et financière², le projet de DRS 2026 prévoit leur exclusion du périmètre régulé. Ces prestations, réalisées au seul bénéfice du groupe SNCF, ne nécessitent en effet pas de compétences spécifiques en sûreté ferroviaire et pourraient être assurées par d'autres opérateurs. Leur sortie du périmètre régulé avait été retardée en raison de difficultés techniques pour déterminer la part horaire des agents du SIS consacrée à cette activité, ceux-ci étant également mobilisés sur des missions relevant du périmètre régulé.
13. S'agissant des prestations de cyno-détection, le projet de DRS de 2026 prévoit leur inclusion dans le périmètre régulé pour les seuls clients qui souscrivent, individuellement ou collectivement, à un dispositif annuel mutualisé. Pour souscrire à ce dispositif, SNCF SA précise que le(s) client(s) expriment les volumes de prestations dont ils ont collectivement besoin, dans une gare ou un ensemble de gares, sur l'année ou sur une période pluriannuelle. La contractualisation s'effectue sur la base du nombre de vacations de cyno-détection nécessaires pour couvrir le besoin global exprimé et d'un tarif unitaire de la vacation, indépendant du nombre effectif d'interventions, à l'image d'un abonnement annuel. Une vacation standard (dite « prestation socle ») correspond à la présence d'un binôme maître-chien/chien sur une journée de 7h45, au tarif unitaire de 1 167 €. Le DRS précise que le dispositif annuel peut également répondre à des besoins additionnels tels que « *programmation d'une journée de prestation supérieure à 7h45 ou toute demande spécifique nécessitant la mise en œuvre de moyens complémentaires à la prestation socle* » dans le cadre de devis établis sur la base du tarif unitaire, ajusté des moyens complémentaires mis en œuvre.

¹ Objet ne pouvant matériellement pas être soumis à une détection aux rayons X lors de l'accès à une zone réglementée de la liaison fixe transmanche.

² Cette prestation vise à prévenir les atteintes aux intérêts financiers et intellectuels des clients – telle que la fraude interne ou externe portant sur des flux financiers – et à intervenir à leur demande lorsque de telles atteintes sont avérées.

14. En revanche, les prestations ponctuelles de cyno-détection réalisées, d'une part, pour des clients qui ne participent pas au dispositif mutualisé mais en bénéficient, et d'autre part, pour répondre à des besoins dépassant le cadre de ce dispositif³, sont exclues du champ des prestations régulées et proposées à titre commercial dans la proposition initiale soumise par SNCF SA à l'Autorité.

1.2.2. La mise à jour de la trajectoire tarifaire des prestations de sécurisation et d'expertise

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 expresse au coût d'un opérateur efficace inscrit la tarification des prestations de sûreté dans un cadre incitatif à la mise en œuvre de plans de performance pluriannuels visant à améliorer l'efficacité et l'efficience des prestations, en prenant en compte l'ensemble des innovations (technologiques, organisationnelles, etc.) qui doivent permettre d'optimiser la production des prestations.
16. Le projet de DRS 2026 propose un tarif horaire pour les prestations de sécurisation et d'expertise de 99,25 euros, soit une augmentation de + 1,4 % par rapport au tarif horaire 2025 de 97,88 euros.
17. Dans le cadre de la saisine relative au DRS 2023, SNCF SA avait fourni une projection du tarif horaire des agents du SIS jusqu'en 2027, offrant ainsi « *d'avantage de prévisibilité et [...] une marque d'engagement [...] pour la suite* »⁴. Cette projection avait été actualisée lors de l'instruction du DRS 2025, avec des niveaux tarifaires revus à la baisse pour 2026 et 2027 par rapport à la trajectoire initialement annoncée.
18. Pour l'horaire de service 2026, le tarif horaire proposé de 99,25 €₂₀₂₅ correspond à [50 - 100] €₂₀₂₃. En valeur réelle, ce tarif est supérieur de [0 - 2] % à ce qui avait été soumis à l'Autorité lors du DRS 2025 ([50 - 100] €₂₀₂₃). Pour 2027, SNCF SA propose toujours une baisse en valeur réelle de [0 - 2] % par rapport au tarif de 2026.

Projection du tarif horaire des prestations de sécurisation et d'expertise exprimé en euros constants 2023



Source : ART, d'après données SNCF SA.

³ Il s'agit de l'hypothèse où un client souhaite bénéficier d'une présence ponctuelle – de un à quelques jours – d'un équipage de cyno-détection de la SUGE dans une gare ou sur des créneaux horaires non couverts par un dispositif annuel mutualisé.

⁴ Avis précité du 27 juillet 2023, point 87.

2. Analyse

2.1. Une évolution du périmètre des prestations régulées conforme aux demandes de l'Autorité

19. Dans son avis susvisé du 11 juillet 2024, relatif au DRS de l'HDS 2024, l'Autorité avait demandé l'intégration, pour l'HDS 2026, des prestations de cyno-détection dans le périmètre régulé considérant « *qu'un niveau équivalent de qualité peut difficilement être dupliqué par des opérateurs concurrents, compte tenu notamment des particularités et de la complexité de l'écosystème ferroviaire* »⁵.
20. L'Autorité relève que SNCF SA a bien pris en compte sa demande pour les prestations de cyno-détection s'inscrivant dans un dispositif annuel mutualisé. Elle estime que les prestations ponctuelles de cyno-détection proposées à titre commercial devraient également intégrer le périmètre régulé dès lors que SNCF SA n'a pas apporté d'éléments probants permettant de justifier que ces prestations de nature identique devraient être exclues du périmètre régulé.
21. Au cours de l'instruction, SNCF SA s'est engagée à intégrer l'ensemble des prestations de cyno-détection dans le périmètre régulé et a transmis à l'Autorité une proposition de modification du projet de DRS 2026 en ce sens. Cette proposition distingue les modalités de tarification des prestations ponctuelles selon les catégories de clients et les conditions d'intervention :
- pour les prestations ponctuelles réalisées par un équipage de cyno-détection déjà présent en gare au profit de clients qui n'ont pas souscrit au dispositif annuel mutualisé⁶, chaque intervention est facturée au tarif de la prestation socle de ce dispositif, à savoir 1 167 €⁷. Le chiffre d'affaires réalisé et perçu dans le cadre de ces interventions est ensuite rétrocédé sous la forme d'une réduction tarifaire, en fin d'exercice, à hauteur de 90 % au(x) client(s) ayant financé le dispositif annuel mutualisé concerné⁸ ;
 - les prestations ponctuelles au profit d'un ou plusieurs clients en dehors des lieux et horaires déjà couverts par un dispositif annuel mutualisé font l'objet d'un devis reposant sur le tarif d'une journée de service au tarif de la prestation socle auquel s'ajoutent, le cas échéant, les coûts des moyens complémentaires nécessaires, ainsi que les coûts d'organisation et de pilotage de la prestation.
22. L'Autorité accueille favorablement les évolutions proposées. Elle restera attentive à la mise en œuvre pratique de la tarification de ces prestations ponctuelles, réalisées en marge des dispositifs annuels.

⁵ Point 33 du l'avis susvisé.

⁶ Cela correspond concrètement à une intervention d'un équipage de cyno-détection déjà présent en gare sur un objet délaissé réalisée au bénéfice d'un client non-financeur du dispositif annuel mutualisé.

⁷ SNCF SA considère que cette tarification permet d'inciter ces clients à souscrire au dispositif annuel mutualisé de façon à assurer son financement et la qualité des prestations de cyno-détection.

⁸ SNCF SA justifie cette rétrocession par le fait que les ressources de cyno-détection mobilisées pour ces interventions particulières sont déjà financées par les clients souscrivant au dispositif annuel mutualisé. Les 10% restants représentent les frais administratifs générés par cette intervention.

23. Par ailleurs, l'ensemble des vacations de cyno-détection constitue un dispositif assurantiel bénéficiant à tous les opérateurs et acteurs économiques présents en gare. Au regard de l'importance que revêt le bon dimensionnement des volumes commandés et le pilotage opérationnel de ces prestations pour la disponibilité des gares, l'Autorité recommande que la direction de la sûreté ferroviaire de SNCF SA anime, avec SNCF Gares & Connexions, une concertation auprès des bénéficiaires visant à faire évoluer les modalités de commande des prestations de cyno-détection pour adopter une organisation plus efficiente et mieux adaptée aux besoins opérationnels. L'Autorité estime notamment qu'il serait pertinent que SNCF Gares & Connexions assume la charge de la détermination du niveau de service attendu globalement dans chaque gare.

N°	Recommandation	Horizon
1	Animer, avec SNCF Gares & Connexions, une concertation auprès des bénéficiaires visant à faire évoluer les modalités de commande des prestations de cyno-détection	DRS 2027

2.2. L'analyse du revenu autorisé et des unités d'œuvre

24. 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 la marge pour le reste.
25. Le tarif horaire de sécurisation et d'expertise et le tarif unitaire de la vacation de cyno-détection sont calculés en rapportant l'assiette de charges projetée, majorée d'un bénéfice raisonnable, aux unités d'œuvre correspondantes.
26. L'Autorité a ainsi analysé les prévisions de charges de personnel (2.1.1), celles des autres charges (2.1.2), du bénéfice raisonnable (2.1.3) et des unités d'œuvre (2.1.4).

2.2.1. Les charges de personnel augmentent modérément

27. 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 d'une production moyenne ; et
 - d'autre part, au poste « autres charges de personnel », correspondant essentiellement à l'intéressement, à l'abondement et à des frais annexes. Ce poste n'appelle pas de commentaire particulier de la part de l'Autorité.
28. L'évolution du coût moyen d'un agent (CMA) est de + [0 - 2] % au global sur l'HDS 2026 par rapport à l'HDS précédent. Cette augmentation résulte principalement d'une estimation en lien avec les négociations annuelles obligatoires menées par SNCF SA pour 2026. L'Autorité constate que les hypothèses prises en compte pour l'évolution du CMA sont cohérentes. Notamment, le taux d'augmentation retenu relatif aux négociations salariales annuelles obligatoires pour le SIS de SNCF SA correspond au taux moyen estimé du groupe SNCF.
- a. Une évolution positive de la production moyenne des agents réalisant des prestations de sécurisation et d'expertise
29. 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).

30. Pour les agents réalisant des prestations de sécurisation et d'expertise, SNCF SA tient compte d'une production moyenne améliorée, dans la continuité de la hausse observée depuis 2020.
31. Pour le tarif 2026, cette production moyenne pour les agents réalisant des prestations de sécurisation et d'expertise s'établit à [1 000 - 2 000] heures par agent et par an, en hausse par rapport à la référence ayant servi à établir le tarif 2025 ([1 000 - 2 000] heures par agent et par an). Déduction faite du sureffectif identifié, en cours de résorption, la production moyenne s'établit à [1 000 - 2 000] heures par agent par an, en hausse de [0 - 2] % par rapport à 2025. L'Autorité sera attentive aux moyens mis en œuvre par SNCF SA pour atteindre l'effectif nominal.
32. 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 2026 qu'un agent travaille, en moyenne, [100 - 200] jours par an, soit [1 000 - 2 000] heures, en hausse de + [0 - 2] % par rapport à 2025 ([100 - 200] jours soit [1 000 - 2 000] heures).
33. 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 ambition de réduction des accidents du travail avec - [0,2 - 0,5] jour d'absence dans le calcul de la production moyenne par rapport à 2025.
34. Par ailleurs, SNCF SA a indiqué avoir mis en place des actions afin d'optimiser l'organisation de la production, notamment la nuit, ce qui permet de dégager [1 - 2] jour productif supplémentaire.
35. La hausse du nombre de jours de travail théoriques par agent apparaît correctement documentée. L'Autorité relève par ailleurs que ce nombre de jours est en constante augmentation depuis 2020, ce qui traduit les efforts de SNCF SA pour améliorer son efficacité.
36. Enfin, l'Autorité relève que SNCF SA maintient son ambition concernant la contribution « terrain » des adjoints au directeur de proximité. En effet, le pourcentage de contribution terrain de cette catégorie d'agents, passé de [60 - 70] % à [70 - 80] % entre les tarifs 2024 et 2025, est maintenu à ce dernier taux en 2026. L'Autorité note également la progression de [2 - 5] points de la contribution terrain des agents des fonctions support.
37. Ainsi, le taux de production reste stable, autour de [80 - 90] %. Au regard de ce qui précède, la production moyenne d'un agent réalisant des prestations de sécurisation et d'expertise apparaît correctement justifiée pour l'horaire de service 2026.

b. La production des agents réalisant les prestations de cyno-détection

38. Il ressort des éléments transmis par SNCF SA que le nombre de jours de travail d'un agent de cyno-détection (maître-chien) est inférieur de [15 - 20] % à celui d'un agent réalisant des prestations de sécurisation et d'expertise, du fait principalement d'un nombre de jours de formation trois fois supérieur et de jours alloués à l'entretien du chien.
39. SNCF SA indique que ces jours de formation découlent d'obligations réglementaires, des temps nécessaires aux examens permettant d'obtenir les certifications requises ainsi que des délais d'attente en cas d'échec⁹.

⁹ Notamment les arrêtés du 29 mars 2022 portant cahier des charges applicable à la formation initiale des équipes cynotechniques intervenant dans les services de transport public de personnes et du 31 mars 2023 portant organisation de la certification technique des équipes cynotechniques privées en recherche des explosifs.

40. Dans le contexte de l'entrée en régulation de la prestation de cyno-détection, l'Autorité considère comme acceptable la projection de la production moyenne des agents réalisant les prestations de cyno-détection pour l'horaire de service 2026. Elle recommande toutefois 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.

N°	Recommandation	Horizon
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	DRS 2027

2.2.2. Les autres charges augmentent principalement du fait d'un facteur exogène lié à la fiscalité

41. Les autres charges sont composées des achats et charges externes et internes, des impôts et taxes ainsi que des dotations aux amortissements. Elles évoluent globalement de + [2 - 4] %.
42. Cette évolution s'explique principalement par l'augmentation des impôts et taxes estimée au regard des évolutions fiscales applicables aux véhicules de tourisme. Ces véhicules, utilisés dans le cadre du service, servent notamment aux agents du SIS à se déplacer entre le lieu de la prise de service et le lieu de la patrouille¹⁰.
43. Compte-tenu de l'intégration des prestations de cyno-détection dans le périmètre régulé, les autres charges considérées comprennent également le coût de la sous-traitance d'une faible part de prestations de cyno-détection. Pour les prochains horaires de service, l'Autorité sera attentive aux éventuelles divergences de consistance ou de coût des prestations sous-traitées, que le tarif pourrait refléter en cas de différences significatives.
44. Les projections des autres charges n'appellent pas de commentaire de la part de l'Autorité.

2.2.3. Le bénéfice raisonnable correspond à une marge d'exploitation identique à celle retenue pour l'HDS 2025

45. Le bénéfice raisonnable proposé par SNCF SA pour l'HDS 2026 s'élève à [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 (ci-après « CMPC ») pour les actifs immobilisés du périmètre régulé, auquel s'ajoute, compte tenu des spécificités de l'activité régulée de la sûreté¹¹, une marge additionnelle sur les charges opérationnelles permettant d'atteindre une marge d'exploitation de [1 - 3] %.
46. SNCF SA justifie ce niveau de bénéfice raisonnable, notamment, par :
- l'augmentation tendancielle des incertitudes et des risques opérationnels, liée à un contexte sécuritaire général durablement dégradé depuis 2019, susceptible d'entraîner des interventions plus fréquentes des agents et des surcoûts en cours d'année ;
 - des risques commerciaux accrus, résultant à la fois des contraintes budgétaires pesant sur les clients et autorités organisatrices – pouvant conduire à une révision à la baisse des volumes contractualisés – et de la multiplication des appels d'offres

¹⁰ À titre d'exemple, les tournées des infrastructures, le long des chemins de fer, ne peuvent être réalisées qu'en véhicule de service pour vérifier l'intégrité des voies, grillages, signaux et installations ferroviaires nécessaires (sous-station, poste d'aiguillages...) pour l'exploitation du trafic ferroviaire.

¹¹ Notamment son caractère faiblement capitalistique.

pour l'attribution des marchés publics de transport de voyageurs, qui renforce les aléas sur l'activité future et complexifie l'anticipation des besoins ;

- des risques économiques significatifs au-delà des coûts financés par le tarif liés à la trajectoire de réduction des charges intégrée à la proposition tarifaire, à l'exposition à des surcoûts nouveaux pouvant résulter de demandes externes ou d'événements opérationnels.

47. Le taux de marge d'exploitation de [1 - 3] % s'inscrit dans les bornes de la fourchette établie par l'Autorité¹², qui relève par ailleurs que SNCF SA 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.

2.2.4. Les prestations et interventions de cyno-détection devront faire l'objet d'un suivi précis dès le prochain horaire de service

48. L'Autorité relève que la projection des heures commandées pour le tarif 2026 pour les prestations de sécurisation et d'expertise est en légère diminution, de – [2 - 4] % par rapport aux heures estimées pour le tarif 2025.
49. Cette diminution est due notamment à un effet périmètre avec la sortie des volumes antérieurement commandés au titre de la SEF et aux contraintes budgétaires des clients.
50. 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.
51. S'agissant de la cyno-détection, la projection du nombre de vacations s'appuie sur le dimensionnement retenu pour l'année 2025 et paraît acceptable pour ce premier exercice tarifaire. En vue de constituer un historique robuste pour l'élaboration des prochains tarifs, l'Autorité recommande à SNCF SA d'effectuer un suivi précis des vacations et des interventions de cyno-détection.

N°	Recommandation	Horizon
3	Effectuer un suivi précis des vacations et des interventions de cyno-détection	DRS 2027

2.3. SNCF SA maintient une trajectoire tarifaire à horizon 2027 avec une tendance à la baisse en termes réels

52. Le tarif proposé pour l'horaire de service 2026 est légèrement supérieur à la trajectoire tarifaire communiquée à titre indicatif fin 2024, dans le cadre de la saisine pour l'horaire de service 2025. Toutefois, l'Autorité constate que cette évolution de + 1,4 % entre les horaires de service 2025 et 2026 est inférieure à la projection d'inflation hors énergie et alimentation retenue par la Banque de France pour l'année 2026, à savoir + 1,6 %¹³.
53. Cette correction à la hausse s'explique, selon SNCF SA, par trois facteurs défavorables qui n'avaient pas été anticipés lors de l'élaboration de la trajectoire précitée : un effet périmètre correspondant à la sortie des prestations de SEF du champ régulé, une diminution des volumes de prestations commandées et l'augmentation de la taxe sur les véhicules de tourisme.

¹² 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.

¹³ Projections macroéconomiques du 15 septembre 2025.

54. La baisse du tarif en valeur réelle résulte, quant à elle, notamment du programme de travail relatif à la prise en compte des coûts d'un opérateur efficace, communiqué lors de la saisine du DRS 2026. Déclinant les objectifs fixés dans le cadre de ce programme, SNCF SA propose une progression de la production moyenne des agents pour l'horaire de service 2026, en cohérence avec les résultats déjà observés. La progression de la productivité des agents du SIS est rendue possible par :
- une optimisation de l'organisation de la production, notamment la nuit (point 34) ;
 - le renforcement de la présence sur le terrain de certaines catégories d'agents (point 36) ;
 - la diminution des arrêts de travail (point 33).
55. Dans le cadre de l'instruction, SNCF SA a justifié la reconduction d'une tarification annuelle. A ce stade, elle estime que l'application d'une tarification pluriannuelle serait prématurée, tant pour les prestations de sécurisation et d'expertise que pour les prestations de cyno-détection. En effet, pour les premières, SNCF SA souligne que la mise en place d'un tarif pluriannuel supposerait une visibilité suffisante sur les volumes de commande, alors que l'ouverture à la concurrence modifie significativement les comportements des acteurs. Pour les secondes, SNCF SA rappelle qu'il s'agit de la première année de régulation de cette prestation et estime que la pluriannualisation de ce tarif nécessite au préalable une stabilisation complète du modèle économique ainsi qu'un recul suffisant sur les comportements de commande des clients dans le nouveau cadre tarifaire.
56. Si l'Autorité convient que, pour le DRS 2026, les conditions ne sont pas favorables à la mise en place d'une tarification pluriannuelle, elle estime que celle-ci doit tout de même être recherchée au plus tôt et, le cas échéant, indépendamment pour chaque prestation. À cette fin, elle demande à SNCF SA de poursuivre les travaux engagés visant à étudier la possibilité de proposer une tarification pluriannuelle, en documentant, dans sa prochaine saisine, les difficultés restant à lever et le bilan des actions entreprises en ce sens.
57. Dans le cadre de l'instruction, SNCF SA a d'ores-et-déjà indiqué prévoir de fournir dans le cadre du prochain HDS une nouvelle projection des indicateurs relatifs à son programme d'efficacité au-delà de 2027.
58. Dès lors que la cyno-détection fait désormais l'objet d'un tarif régulé, l'Autorité considère que cette prestation doit s'inscrire dans la même exigence d'efficacité que les autres composantes du DRS. À ce titre, elle doit être pleinement intégrée au programme de travail relatif à l'opérateur efficace, afin que SNCF SA identifie et mette en œuvre les leviers d'optimisation propres à cette activité et propose des tarifs cohérents avec les gains d'efficience attendus. En particulier, l'Autorité sera attentive à ce que SNCF SA engage des réflexions sur l'organisation opérationnelle des équipes et travaille à l'amélioration de leur production moyenne.

N°	Demande	Horizon
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	DRS 2027
2	Intégrer la prestation de cyno-détection au programme de travail relatif à l'opérateur efficace	DRS 2027

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 2026, sous réserve de la modification du DRS 2026 permettant d'intégrer l'ensemble des prestations de cyno-détection ponctuelles dans le périmètre régulé.

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 9 décembre 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-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	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	DRS 2027
2	Intégrer la prestation de cyno-détection au programme de travail relatif à l'opérateur efficace	DRS 2027

N°	Recommandations	Horizon
1	Animer, avec SNCF Gares & Connexions, une concertation auprès des bénéficiaires visant à faire évoluer les modalités de commande des prestations de cyno-détection	DRS 2027
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	DRS 2027
3	Effectuer un suivi précis des vacations et des interventions de cyno-détection	DRS 2027