

## Avis n° 2026-019 du 18 février 2026

relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2025

---

### L'essentiel

**L'Autorité approuve la tarification des prestations de sûreté fournies par la RATP applicable au titre de l'année 2025.** Du fait d'une saisine particulièrement tardive, intervenue le 19 novembre 2025, l'Autorité est amenée à valider les tarifs des prestations régulées après leur réalisation, ce qui contrevient aux objectifs d'une régulation *ex ante* et nuit à la visibilité du principal client Île-de-France Mobilités.

**Dans le cadre de l'instruction, la RATP s'est formellement engagée à saisir l'Autorité, dès juin 2026, d'un projet de tarification pour 2026 et 2027.** Le respect de cet engagement devrait permettre que les tarifs applicables à compter de 2027 soient déterminés avant le début de l'année concernée.

**Dans ces conditions, l'Autorité demande à la RATP de lancer, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2026, la consultation publique préalable d'un mois prévue par l'article R. 2251-59 du code des transports.** En cas de non-respect, l'Autorité en tirera toutes les conséquences au regard de ses pouvoirs.

**Par rapport à sa précédente saisine relative aux tarifs 2024, la RATP a apporté plusieurs éléments de consolidation du dossier, à la fois sur la robustesse des hypothèses tarifaires et la prise en compte concrète de la référence aux coûts d'un opérateur efficace pour l'établissement des tarifs, comme le prévoit la réglementation.** En revanche, l'Autorité relève que certaines demandes formulées dans ses avis antérieurs ne sont pas pleinement satisfaites. En particulier, la tarification du pilotage des prestations sous-traitées demeure insuffisamment justifiée. Si cet enjeu est limité pour 2025, ce point devra être mis en conformité dans le cadre du prochain document de référence et de tarification des prestations de sûreté (DRT).

**L'Autorité formule quatre demandes et deux recommandations afin d'orienter les travaux de la RATP en vue d'établir le projet de tarification pour les DRT 2026 et 2027 qui doit lui être soumise dans quelques mois.** Elle souligne que la demande visant à lancer, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2026, la consultation publique préalable à la saisine de l'Autorité sur le DRT 2026-2027 constitue l'exigence structurante de cet ensemble, dans la perspective d'un retour effectif à une régulation *ex ante*.

*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 Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après « RATP »), par courriel reçu en date du 19 novembre 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. 2251-1-2, et 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 la décision n° 2021-012 du 11 février 2021 relative aux règles de séparation comptable de l'EPIC RATP ;

Vu l'avis n° 2024-055 du 23 juillet 2024 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2024 ;

Vu l'avis n° 2025-002 du 16 janvier 2025 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2024 ;

Vu le « Document de référence et de tarification des prestations de sûreté 2025 » publié sur le site internet de RATP Group le 19 novembre 2025 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu la secrétaire générale de la RATP le 15 janvier 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 18 février 2026 ;

### **Considérant les éléments qui suivent :**

# Table des matières

<b>1. Contexte et enjeux</b> .....	<b>4</b>
1.1. L'Autorité rend un avis conforme sur la tarification des prestations de sûreté fournies par la RATP .....	4
1.2. Dans son avis du 16 janvier 2025, l'Autorité a formulé quatre demandes et une recommandation qui venaient compléter les demandes déjà formulées pour cette échéance dans le cadre de son avis du 23 juillet 2024.....	5
1.3. La structure de l'offre de prestations de sûreté de la RATP sur laquelle se fonde cette seconde saisine est inchangée.....	6
1.4. Dans le cadre de la consultation publique, Île-de-France Mobilités a exprimé un certain nombre de remarques sur le projet de DRT 2025 .....	7
<b>2. Analyse</b> .....	<b>7</b>
2.1. Le revenu autorisé est en hausse de [6 - 8] % par rapport à 2024.....	8
2.1.1. L'augmentation du revenu autorisé est majoritairement due à la hausse du volume des prestations sous-traitées .....	8
2.1.2. Divers ajustements conduisent <i>in fine</i> à un niveau de bénéfice raisonnable inférieur au taux initialement retenu .....	10
2.2. La RATP documente plus précisément les temps non-productifs des opérateurs du GPSR et retient une hypothèse conservatrice pour le recueil social en l'absence de justification robuste .....	11
2.3. La RATP quantifie les effets de son programme d'opérateur efficace sur les tarifs GPSR et s'engage à saisir l'Autorité dès juin 2026 pour les exercices 2026 et 2027 .....	13
2.4. La structure de la tarification du pilotage des prestations sous-traitées demeure insuffisamment justifiée au regard de la structure de coûts .....	14
<b>Avis</b> .....	<b>15</b>
<b>Annexe – Récapitulatif des demandes et recommandations formulées dans le présent avis</b>	
<b>16</b>	

## 1. Contexte et enjeux

### 1.1. L'Autorité rend un avis conforme sur la tarification des prestations de sûreté fournies par la RATP

1. L'article L. 2251-1 du code des transports dispose que « *[l]es services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont chargés, 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. En application des dispositions des articles L. 2251-1-2 et R. 2251-58 du même code, la RATP publie, chaque année, un document de référence et de tarification des prestations de sûreté (ci-après « DRT »). Ce document dresse la liste des prestations de sûreté proposées par son service interne de sécurité (ci-après « SIS »), définit les conditions de réalisation de ces prestations et en fixe la tarification sur une période pouvant être pluriannuelle. Le tarif des prestations est établi au regard du coût des prestations, qui doit être celui d'un opérateur efficace, majoré d'un bénéfice raisonnable.
3. En vertu des articles L. 2251-1-2 et R. 2251-60 du code des transports, l'Autorité émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations et sur les principes tarifaires d'établissement des devis dans un délai de trois mois à compter de la réception du dossier de saisine. Passé ce délai, son avis est réputé conforme. En cas d'avis défavorable de l'Autorité, la RATP soumet une nouvelle proposition dans les deux mois suivant la notification de cet avis. L'Autorité rend alors un nouvel avis dans un délai de deux mois. Passé ce délai, son avis est réputé conforme.
4. Conformément à l'article R. 2251-61 du code des transports, « *[e]n l'absence d'avis conforme de l'Autorité, au plus tard trois mois avant le début de l'année civile concernée, [la RATP] publie le [DRT] applicable à titre provisoire, qui est le dernier ayant fait l'objet d'un avis conforme de l'Autorité, accompagné d'une mention précisant que la tarification définitive aura un effet rétroactif* »<sup>1</sup>.
5. En application de ces dispositions, l'Autorité a été saisie par la RATP, en date du 19 novembre 2025, du projet de DRT pour l'horaire de service 2025.

---

<sup>1</sup> Le DRT 2024, ayant fait l'objet de avis n° 2025-002 du 16 janvier 2025 susvisé, s'applique pour 2025 à titre provisoire.

**1.2. Dans son avis du 16 janvier 2025, l'Autorité a formulé quatre demandes et une recommandation qui venaient compléter les demandes déjà formulées pour cette échéance dans le cadre de son avis du 23 juillet 2024**

6. Dans son avis n° 2025-002 susvisé, l'Autorité avait souligné la nécessité de consolider la méthodologie de construction tarifaire, en particulier s'agissant de la justification des temps improductifs, de la tarification des prestations sous-traitées et de la référence aux coûts d'un opérateur efficace. Dans cette perspective, et afin de permettre à la RATP d'améliorer ses justifications méthodologiques tout en préparant l'inscription du DRT dans un horizon pluriannuel, l'Autorité avait formulé quatre demandes et une recommandation en vue de l'élaboration de la tarification 2025.

N°	Demande
1	Justifier de manière robuste le calcul de 3,5 jours improductifs en établissant un lien direct avec les données issues des outils opérationnels de suivi des temps, et inscrire la prise en compte des temps improductifs dans une trajectoire compatible avec le programme de travail relatif à l'opérateur efficace.
2	En l'absence de travaux justifiant le recours à une méthodologie d'évaluation des temps improductifs différente, aligner la méthodologie relative aux agents du recueil social sur celle retenue pour les agents du GPSR.
3	Justifier la tarification des prestations sous-traitées au regard de la structure de coûts.
4	Fournir, pour chaque prestation, une trajectoire tarifaire indicative prenant notamment en compte la notion d'opérateur efficace pour la période 2026-2027.

N°	Recommandation
1	Utiliser un modèle tarifaire unique afin de justifier le tarif 2025 objet de la prochaine saisine et des trajectoires tarifaires indicatives jusqu'à l'horizon 2027.

7. Antérieurement, dans son avis n° 2024-055 susvisé, l'Autorité avait également exprimé des attentes dans la perspective du DRT 2025.

N°	Demande
3	Poursuivre les travaux de maîtrise de l'environnement de contrôle dans la perspective des prochaines saisines.
6	Achever la production des indicateurs de performance et fixer des cibles assorties d'un calendrier précis et engageant.
7.2	S'agissant de la trajectoire de charges, mener un exercice prospectif sur la durée de la prochaine convention IdFM <sup>2</sup> -RATP (2025-2029).

<sup>2</sup> Île-de-France Mobilités.

### 1.3. La structure de l'offre de prestations de sûreté de la RATP sur laquelle se fonde cette seconde saisine est inchangée

8. L'offre de prestations de sûreté du SIS de la RATP présentée dans cette saisine est inchangée par rapport au DRT 2024. Elle demeure structurée autour de quatre prestations :

- les prestations du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) du SIS, dont les missions et spécificités sont décrites au point 1.1 du DRT, consistent en des missions de prévention, d'intervention et de maintien de la sécurité des personnes et des biens sur les réseaux exploités. Ces missions sont assurées, dans un cadre légal spécifique, par des agents assermentés, porteurs d'une arme à feu, organisés pour pouvoir intervenir de jour comme de nuit (prestations désignées par la RATP sous les vocables de « GPSR jour » et « GPSR nuit ») et éventuellement accompagnés de moyens cynotechniques<sup>3</sup> ;
- les prestations de recueil social du SIS visent à assurer l'écoute, l'orientation et l'accompagnement des personnes en situation d'exclusion sociale présentes sur les réseaux du métro et du RER, en tenant également compte des besoins de l'exploitant et des attentes des voyageurs. Ces prestations sont décrites au point 1.2 du DRT ;
- les prestations de sécurité privée, réalisées par des sous-traitants de la RATP, sont destinées à renforcer la présence dissuasive et rassurante dans les espaces du réseau de transport. Elles sont décrites au point 1.3 du DRT ;
- enfin, les prestations de cyno-détection, réalisées par des sous-traitants de la RATP, consistent en des vacations permettant la réalisation de levées de doutes sur des objets délaissés sur les réseaux de transport public guidé du métro et du RER afin de fluidifier le trafic. Ces prestations sont décrites au point 1.4 du DRT.

9. La grille tarifaire établie par la RATP pour 2025 est la suivante :

Prestation	Tarifs 2025 proposés dans le cadre de la présente saisine	Tarifs 2024 validés
GPSR jour	108,14 €/h	104,88 €/heure
GPSR nuit	127,20 €/h	121,96 €/heure
Recueil social	141,20 €/h	137,99 €/heure
Pilotage des prestations de sécurité privée	3 765 000€ + 8% du coût des prestations sous-traitées <sup>4</sup>	2 050 000 € + 9% du coûts des prestations sous-traitées
Pilotage des prestations de cyno-détection <sup>5</sup>	1 275 000€ + 24,1 % du coût des prestations sous-traitées	225 000 € + 20% du coût des prestations sous traitées

10. Les tarifs 2025 proposés pour les prestations directement réalisées par la RATP sont en hausse de 3,1 % pour le GPSR jour, 4,3 % pour le GPSR nuit et 2,3 % pour le recueil social, par rapport aux tarifs 2024.

<sup>3</sup> Le terme « cynotechnique » renvoie spécifiquement à l'emploi de chiens de défense. Le terme « cyno-détection » désigne l'utilisation de chiens éduqués à la détection des substances explosives par olfaction.

<sup>4</sup> Le détail des taux horaires applicables aux prestations de cyno-détection et de sécurité privée exécutées par des sous-traitants ainsi que leurs modalités d'indexation, définis dans les contrats de sous-traitance, est communicable aux clients sur demande, comme indiqué au 7.2 du DRT 2025.

<sup>5</sup> Facturé en sus du coût des prestations sous-traitées.

11. Les évolutions tarifaires proposées pour le pilotage des prestations sous-traitées se traduisent par une augmentation très marquée des parts fixes, celles-ci étant doublées pour la sécurité privée et multipliées par 6 pour la cyno-détection, tandis que les parts variables évoluent plus modérément (- 1 point et + 4,1 points respectivement).
12. Les prestations GPSR jour et nuit représentent les deux tiers de l'activité, les prestations sous-traitées près du quart et le recueil social près de 5 %.

#### 1.4. Dans le cadre de la consultation publique, Île-de-France Mobilités a exprimé un certain nombre de remarques sur le projet de DRT 2025

13. Dans le cadre de la consultation publique relative au projet de DRT 2025 organisée par la RATP, Île-de-France Mobilités (IdFM) a formulé, le 15 octobre 2025, un certain nombre de remarques. IdFM relève en particulier que les tarifs proposés appellent des clarifications au regard de l'obligation légale de la RATP de proposer des tarifs conformes à ce qu'un opérateur efficace proposerait, notamment s'agissant des hypothèses de productivité, de la construction des charges de personnel et de certaines composantes des coûts de pilotage des prestations sous-traitées. IdFM souligne également la nécessité de revenir à un calendrier permettant la fixation des tarifs applicables en amont de l'année concernée.
14. En réponse à ces observations, la RATP a indiqué<sup>6</sup> avoir réalisé des ajustements, notamment :
  - un « lissage » du tarif de pilotage des prestations de sécurité privée afin d'atténuer l'évolution tarifaire proposée ;
  - une révision et une réaffectation des coûts liés à l'expérimentation des véhicules d'intérêt général prioritaires<sup>7</sup> pour améliorer les temps d'intervention, tenant désormais compte uniquement de neuf sites (et non dix) et d'un rattachement aux prestations de cyno-détection (et non à la sécurité privée).

## 2. Analyse

15. L'appréciation par l'Autorité des tarifs proposés par la RATP s'inscrit dans une démarche de régulation *ex ante*, c'est-à-dire une validation des tarifs avant leur entrée en vigueur afin, d'une part, d'inciter l'opérateur à maîtriser ses coûts pour réaliser un bénéfice raisonnable et, d'autre part, d'offrir aux clients de la visibilité sur les trajectoires tarifaires.
16. Les tarifs des prestations de sûreté offertes par la RATP sont établis selon les deux modalités suivantes.
17. Les tarifs horaires des prestations GPSR jour, GPSR nuit et recueil social sont établis en rapportant le coût (revenu autorisé) de chaque prestation au volume de production prévisionnel (nombre d'heures théoriquement produites par les ETP<sup>8</sup> mobilisés pour la fourniture de la prestation considérée).

<sup>6</sup> Courrier de la RATP à IdFM en date du 19 novembre 2025, transmis à l'Autorité dans le cadre de la saisine.

<sup>7</sup> Le décret n° 2024-154 du 27 février 2024 relatif à l'expérimentation de la reconnaissance du statut de véhicules d'intérêt général prioritaire aux véhicules du service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens utilisés à des fins de cyno-détection autorise l'utilisation d'avertisseurs spéciaux et confère des facilités de circulation au sens du code de la route. Dans le cadre de cette expérimentation, la RATP met actuellement en œuvre ces véhicules au sein de [5 - 10] attachements afin de permettre des interventions plus rapides, contribuant ainsi à limiter les interruptions d'exploitation et à fluidifier le trafic sur les réseaux de transport public guidé.

<sup>8</sup> Equivalent temps plein.

18. Les tarifs du pilotage des prestations sous-traitées de sécurité privée et de cyno-détection prennent la forme d'un tarif binôme : ils comportent une part fixe (forfait payé quel que soit le volume de prestations commandées) et une part variable (proportionnelle au coût des prestations sous-traitées). L'ensemble est calculé pour couvrir le revenu autorisé correspondant à chaque prestation compte-tenu des volumes prévisionnels d'activité.
19. Dans ce cadre, l'analyse de l'Autorité a notamment porté sur :
- la détermination des revenus autorisés par prestation (2.1) ;
  - les unités d'œuvre retenues pour les prestations GPSR et recueil social (2.2) ;
  - la prise en compte de l'obligation d'une tarification basée sur les coûts d'un opérateur efficace et la perspective d'inscrire la validation des tarifs du DRT dans un calendrier permettant leur fixation avant le début de l'année concernée (2.3) ;
  - la structure de la tarification des prestations sous-traitées (2.4).

### 2.1. Le revenu autorisé est en hausse de [6 - 8] % par rapport à 2024

20. La RATP fonde la tarification du DRT 2025 sur les comptes séparés<sup>9</sup> de 2024, dernier exercice disponible pour la présente saisine, les projette à l'horizon 2025, puis les affecte à chacune des prestations (GPSR jour, GPSR nuit, recueil social, sécurité privée, cyno-détection).
21. La RATP tient compte, en sus, d'un bénéfice raisonnable correspondant à un ratio résultat d'exploitation sur chiffre d'affaires de [1 - 3] %.
22. Au global, le revenu autorisé présenté par la RATP passe ainsi de [100 - 200] millions d'euros en 2024 à [100 - 200] millions d'euros pour 2025, soit une hausse de [6 - 8] %.

	Montant 2024 (M€ <sub>2024</sub> )	Montant 2025 (M€ <sub>2025</sub> )	Évolution
<b>Revenu autorisé</b>	[100 - 200]	[100 - 200]	+ [6 - 8] %
<i>dont frais de personnel et intéressement</i>	[50 - 100]	[50 - 100]	+ [4 - 6] %
<i>dont prestations sous-traitées</i>	[20 - 50]	[20 - 50]	+ [20 - 30] %

#### 2.1.1. L'augmentation du revenu autorisé est majoritairement due à la hausse du volume des prestations sous-traitées

23. En fondant la tarification sur le niveau des charges d'exploitation issu des comptes séparés 2024, la RATP a projeté les charges du DRT 2025 à partir d'un niveau de charges d'exploitation supérieur à celui retenu pour établir les tarifs 2024 (+ [4 - 6] %). Cet écart s'explique notamment par un accroissement du volume de prestations de sécurité privée (+ [10 - 15] % d'heures commandées) et par la réintégration de charges de personnel qui n'avaient pas été prises en compte dans la construction des tarifs du DRT 2024 du fait d'un lissage retenu par la RATP<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Comptes établis par la RATP et audités par ses commissaires aux comptes au regard des règles de séparation comptable approuvées par l'Autorité dans sa décision n° 2021-012 susvisée.

<sup>10</sup> Points 20 à 23 de l'avis n° 2025-002 susvisé.

24. Après affectation aux différentes prestations, et retraitements<sup>11</sup>, les revenus prévisionnels par prestation sont les suivants :

	Revenu autorisé 2025 retraité (M€ <sub>2025</sub> )
GPSR Jour	[100 - 200]
GPSR Nuit	[10 - 20]
Recueil social	[5 - 10]
Sécurité privée (pilotage et sous-traitance)	[20 - 50]
Cyno-détection (pilotage et sous-traitance)	[5 - 10]
<b>Total</b>	<b>[100 - 200]</b>

25. Il ressort de l'instruction que les évolutions de ces revenus autorisés découlent principalement de trois facteurs.
26. En premier lieu, si les revenus autorisés relatifs aux prestations GPSR et recueil social sont globalement stables par rapport à 2024, l'Autorité relève que ceux relatifs aux prestations sous-traitées augmentent significativement, expliquant plus de 95 % de la hausse globale. La hausse des coûts de pilotage des prestations de sécurité privée est en partie liée à la correction d'erreurs dans l'imputation de coûts communs en 2024, mais aussi à l'augmentation de l'activité. Le doublement des coûts de pilotage des prestations de cyno-détection s'explique principalement par l'intégration d'une nouvelle charge liée à l'expérimentation des véhicules d'intérêt général prioritaires.
27. En deuxième lieu, la RATP a proposé un changement de méthode de projection des frais de personnel qui constituent plus de 50 % de l'assiette de charges. Désormais, les frais de personnel résultent du produit du coût moyen par catégorie de personnel<sup>12</sup> et du nombre d'agents correspondants. Les coûts moyens agents (CMA) sont déterminés sur la base du réalisé 2024 retraité, notamment, des effets non récurrents relatifs aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, et projeté selon une hypothèse d'évolution de [0 - 2] %.
28. Au titre du DRT 2025, ces évolutions ne semblent pas conduire à surestimer le revenu autorisé. Pour les prochains DRT, l'Autorité recommande toutefois à la RATP de justifier davantage les hypothèses de détermination des CMA par catégorie de personnel, en particulier la différenciation entre agents du GPSR jour, GPSR nuit et recueil social.
29. En troisième lieu, l'Autorité constate que le coût des prestations internes<sup>13</sup> augmente de [4 - 6] % par rapport aux hypothèses retenues pour établir le tarif 2024. Si, pour 2025, cette augmentation a été expliquée par la RATP, le coût de ces prestations internes reste sensiblement plus élevé que les niveaux constatés lors des exercices antérieurs. Par conséquent, l'Autorité recommande à la RATP d'améliorer la justification du montant des prestations internes dès le DRT 2026, en s'appuyant sur les unités d'œuvres mobilisés et les coûts unitaires associés.

<sup>11</sup> Comme évoqué au point 14, la RATP a déduit, d'une part, [0,2 - 05] million d'euros afin de lisser la hausse du tarif relatif à la sécurité privée et, d'autre part, [0,5 - 1] million d'euros relatif à la cyno-détection.

<sup>12</sup> Cadre supérieur, cadre, agent de maîtrise, opérateur GPSR jour, opérateur recueil social, opérateur GPSR nuit.

<sup>13</sup> Les prestations internes correspondent aux services fournis par d'autres entités de l'EPIC RATP. Donnent par exemple lieu à la refacturation des coûts relatifs aux locaux et les coûts du siège.

N°	Recommandation	Échéance
1	Justifier davantage les hypothèses de détermination des coûts moyens par catégorie de personnel, en particulier la différenciation entre agents du GPSR jour, GPSR nuit et recueil social.	DRT 2026
2	Améliorer la justification du montant des prestations internes dès le DRT 2026, en s'appuyant sur les unités d'œuvres mobilisés et les coûts unitaires associés.	DRT 2026

### 2.1.2. Divers ajustements conduisent *in fine* à un niveau de bénéfice raisonnable inférieur au taux initialement retenu

30. La méthodologie usuelle de calcul d'un bénéfice raisonnable résulte de la rémunération du capital, soit le produit d'une base d'actifs régulés par un taux de coût moyen pondéré du capital (CMPC). Toutefois, pour les activités faiblement capitalistiques, cette méthode peut ne pas permettre de rémunérer de manière suffisante les activités régulées. Dans le contexte particulier des activités de sûreté, une démarche spécifique a été mise en place par l'Autorité depuis 2017 pour tenir compte d'une marge additionnelle. L'Autorité indiquait notamment que « *l'appréciation du niveau de ce surplus de marge ne peut être approchée qu'à partir d'un ratio de marge d'exploitation cible – égal au rapport entre le résultat d'exploitation et le chiffre d'affaires – permettant de déterminer le montant (en euros) du bénéfice raisonnable associé. Ce bénéfice est ensuite comparé au montant correspondant à l'application d'un taux de CMPC sur la valeur nette comptable des actifs afin de déterminer si une marge complémentaire est nécessaire.* »<sup>14</sup>



31. Pour 2025, la RATP a maintenu un niveau de bénéfice raisonnable inchangé par rapport au DRT 2024, soit un ratio « résultat sur chiffre d'affaires » de [1 - 3] %.
32. L'Autorité souligne la nécessité pour la RATP de davantage justifier le niveau de bénéfice raisonnable retenu, notamment au regard :
- du calendrier de saisine effectif, compte tenu du fait que le retard pris dans l'élaboration de sa proposition tarifaire devrait permettre à la RATP d'affiner ses prévisions et de tenir compte du réalisé dans sa tarification ; et
  - des risques effectivement supportés, en particulier dans le contexte où ceux-ci sont susceptibles d'évoluer compte tenu des engagements pluriannuels de commande contractualisés avec IdFM.
33. Toutefois, dans la mesure où, pour le DRT 2025, la RATP a notamment proposé (i) un ajustement du niveau de la part fixe du pilotage des prestations de sécurité privée afin d'atténuer l'évolution tarifaire initialement envisagée et (ii) la prise en charge d'une partie des coûts liés à la mise en place des véhicules d'intérêt général prioritaires, le niveau de bénéfice raisonnable proposé peut être admis pour le DRT 2025, le ratio « résultat d'exploitation sur chiffre d'affaires » s'établissant finalement à [0 - 2] % après les ajustements opérés.
34. En conclusion, au regard de la proposition de la RATP, et au bénéfice des observations formulées ci-dessus, l'Autorité considère que le revenu autorisé retenu par la RATP pour l'élaboration de la tarification de ses prestations de sûreté pour 2025 est acceptable.

<sup>14</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.

## 2.2. La RATP documente plus précisément les temps non-productifs des opérateurs du GPSR et retient une hypothèse conservatrice pour le recueil social en l'absence de justification robuste

35. La RATP détermine le volume annuel d'heures facturables des agents<sup>15</sup> du GPSR comme étant le produit des termes suivants :
- nombre d'agents GPSR contribuant à la production des missions, exprimé en équivalents temps plein ;
  - nombre de jours annuels de présence par agent, estimé à partir du nombre de jours de l'année considérée déduit des prévisions d'absence ;
  - nombre d'heures d'un service quotidien, le temps réglementaire étant de [5 - 10] heures ;
  - taux de production des agents, correspondant à la part de la durée du service allouée aux activités facturables, compte-tenu de la catégorie de personnels dont ils relèvent (opérateurs ou encadrants).
36. Dans le cadre de la tarification proposée pour l'année 2024, la RATP a fait évoluer à plusieurs reprises sa méthodologie de suivi et de prise en compte des temps non-productifs pour l'établissement des tarifs GPSR et recueil social.
37. Dans le cadre de la première saisine relative au DRT 2024, elle avait abaissé le taux de production des opérateurs du GPSR de [90 - 100] % à [90 - 100] %, en s'appuyant sur des données issues de ses outils opérationnels de suivi de l'activité. L'Autorité avait toutefois estimé que cette méthode basée sur un taux apparaissait problématique dans son principe et qu'au surplus la justification du niveau de non-production demeurait insuffisamment étayée.
38. À la suite de l'avis défavorable de l'Autorité, dans le cadre de sa saisine rectificative relative au DRT 2024, la RATP avait proposé, pour les opérateurs du GPSR jour et nuit de remplacer le taux de production de [90 - 100] % par le décompte de [2 - 5] jours de temps improductifs par an et par opérateur. L'Autorité avait considéré que cette évolution constituait une amélioration méthodologique et l'avait jugée acceptable pour la tarification 2024, sous réserve que cette hypothèse soit justifiée de manière plus robuste et inscrite dans une trajectoire compatible avec le programme de travail relatif à l'opérateur efficace dès la saisine suivante. Dans le même temps, la RATP avait reconduit sans évolution un taux de production de [90 - 100] % pour les opérateurs du recueil social, sans en justifier ni le principe ni le niveau. L'Autorité avait alors estimé cette méthodologie non acceptable et demandé à la RATP d'aligner, dès la saisine relative au DRT 2025, le traitement des temps non-productifs du recueil social sur celui retenu pour les opérateurs du GPSR.
39. Dans le cadre de la saisine relative au DRT 2025, la RATP a apporté des éléments visant à justifier l'hypothèse de [2 - 5] jours annuels de temps improductifs par opérateur GPSR jour et nuit. Cette justification repose sur une analyse des données issues des outils opérationnels de planification et de suivi de l'activité menée sur une année pleine de données. La méthode consiste à comparer, jour par jour, les données de planification et les comptes-rendus d'activité effectivement renseignés, afin d'identifier les écarts et d'établir des moyennes qui servent ensuite d'hypothèses dans le modèle tarifaire.

<sup>15</sup> Le terme « agent » désigne, au sens large, toute personne appartenant au service interne de sécurité (SIS), qu'elle exerce des fonctions opérationnelles, d'encadrement ou de support. Le terme « opérateur » renvoie plus spécifiquement aux agents affectés quasi exclusivement à des missions opérationnelles sur le terrain.

40. L'analyse conduite par la RATP lui a notamment permis d'identifier différents temps de non-production non imputables à l'absentéisme, qualifiés de « relèves filière »<sup>16</sup>. Constatant un niveau de non-production de l'ordre de [2 - 5] jours-agents par an en 2024, la RATP a proposé, pour le DRT 2025, de maintenir une hypothèse de [2 - 5] jours-agents par an, intégrant une cible explicite de réduction de certains motifs de non-production et s'inscrivant ainsi dans une trajectoire d'amélioration de l'efficacité.
41. S'agissant des opérateurs du recueil social, la RATP n'a en revanche pas été en mesure de produire, à ce stade, une analyse des temps improductifs d'un niveau de robustesse équivalent à celle développée pour les opérateurs GPSR. En l'absence de travaux spécifiques permettant de justifier une méthodologie distincte, la RATP a décidé, pour le DRT 2025, de [...] au titre des « relèves filière » pour ces opérateurs.
42. L'Autorité accueille favorablement les efforts méthodologiques réalisés par la RATP pour quantifier les temps improductifs des opérateurs du GPSR, qui répondent à la demande formulée dans son avis précédent<sup>17</sup>, en établissant un lien direct entre les hypothèses retenues et les données opérationnelles, tout en tenant compte d'une dynamique d'efficacité. Elle accueille également favorablement le choix de la RATP de [...] pour les opérateurs du recueil social, en l'absence d'éléments robustes permettant de justifier une autre hypothèse. Cette approche répond à la demande formulée par l'Autorité dans son avis précédent<sup>18</sup>.
43. Toutefois, l'Autorité relève que la RATP a retenu une hypothèse de taux de production des encadrants sensiblement plus faible, désormais fixée à [4 - 6] %. La RATP indique que cette hypothèse a été établie au regard des observations réalisées sur l'année 2024. Bien que la prise en compte d'hypothèses robustes et représentatives de la réalité soit essentielle, l'Autorité rappelle néanmoins que la tarification doit être établie au regard des coûts d'un opérateur efficace, et qu'à ce titre, les hypothèses antérieures doivent être regardées comme des cibles.
44. Si l'Autorité estime que les données relatives aux heures produites présentées par la RATP peuvent être admises pour l'exercice 2025, et si elle relève ses efforts pour mesurer plus finement les temps improductifs de ses agents, elle demande à la RATP, pour les prochaines saisines, d'inscrire les taux de production des agents dans une trajectoire d'efficacité, permettant notamment d'accroître la production individuelle des agents encadrants.

N°	Demande	Echéance
1	Inscrire le taux de production des agents dans une trajectoire d'efficacité permettant, notamment, d'accroître la production individuelle des agents encadrants.	DRT 2026

<sup>16</sup> Les « relèves filière » correspondent à des contraintes professionnelles justifiées mais non anticipées (visites médicales, séances de tir, actes managériaux, formations, agents aptes avec restriction, stages, coupures ou relèves, etc.).

<sup>17</sup> Demande n° 1 de l'avis n° 2025-002 susvisé.

<sup>18</sup> Demande n° 2 de l'avis n° 2025-002 susvisé.

### 2.3. La RATP quantifie les effets de son programme d'opérateur efficace sur les tarifs GPSR et s'engage à saisir l'Autorité dès juin 2026 pour les exercices 2026 et 2027

45. Dans le cadre de sa saisine, la RATP a quantifié les impacts tarifaires de la mise en œuvre de son programme de travail relatif à l'opérateur efficace. Ainsi, en neutralisant l'effet de l'inflation, des divers lissages et évolutions de périmètre, la RATP estime réaliser des gains de l'ordre de [0 - 2] % : [0,5 - 1] €/h pour le GPSR jour, [1 - 2] €/h pour le GPSR nuit et [1 - 2] €/h pour le recueil social. Selon la RATP, ces gains résultent principalement de l'augmentation du présentisme [...], de l'optimisation des attachements<sup>19</sup> [...] – via notamment de la mise en œuvre du projet NOA2<sup>20</sup> –, ainsi que de la révision à la baisse des charges externes.
46. Par ailleurs, conformément à la demande de l'Autorité<sup>21</sup>, la RATP a finalisé la production de l'ensemble des indicateurs de performance figurant au programme de travail relatif à l'opérateur efficace. Ce dispositif permet d'assurer un suivi plus large et plus structuré des actions engagées, et sa mise en œuvre constitue une étape importante dans l'élaboration de tarifs basés sur les coûts d'un opérateur efficace et dans l'amélioration de la lisibilité des engagements pris par la RATP.
47. Toutefois, l'Autorité observe que ces travaux demeurent, à ce stade, principalement centrés sur les prestations GPSR. Elle rappelle que la démarche d'efficacité a vocation à s'appliquer à l'ensemble des activités, prestations et composantes tarifaires, en ce compris les prestations internes, le pilotage des prestations sous-traitées et l'encadrement opérationnel des opérateurs du GPSR et du recueil social. En conséquence, l'Autorité demande à la RATP de tenir compte dans le modèle tarifaire, dès la prochaine saisine, d'une dynamique d'amélioration de l'efficacité portant sur l'ensemble des composantes tarifaires, traduisant les gains attendus des plans d'action les concernant. Ces plans d'actions devront s'accompagner de la définition d'indicateurs, d'objectifs associés et d'une trajectoire pluriannuelle permettant d'en apprécier les effets.
48. Par ailleurs, dans le cadre de l'instruction du DRT 2025, la RATP s'est engagée formellement à saisir l'Autorité au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2026 d'un projet de tarification portant sur les années 2026 et 2027.
49. L'Autorité accueille favorablement cet engagement, qui est de nature à permettre le retour au plus tôt à un calendrier de validation des tarifs conforme aux principes d'une régulation *ex ante* et à renforcer le caractère incitatif de son action régulatoire. Il permettra également de répondre à la demande de l'Autorité d'établir une trajectoire tarifaire couvrant les exercices 2026 et 2027. L'Autorité sera particulièrement attentive au respect de cet engagement et demande à la RATP de lancer, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2026, la consultation publique préalable d'un mois prévue par l'article R. 2251-59 du code des transports. En cas de non-respect, l'Autorité en tirera toutes les conséquences au regard de ses pouvoirs.

<sup>19</sup> Les attachements correspondent aux sites d'implantation des équipes d'opérateurs GPSR.

<sup>20</sup> [...]

<sup>21</sup> Demande n° 6 de l'avis n° 2024-055 susvisé.

N°	Demande	Echéance
2	Tenir compte, dans le modèle tarifaire, d'une dynamique d'amélioration de l'efficacité portant sur l'ensemble des composantes tarifaires, traduisant les gains attendus des plans d'action les concernant.	DRT 2026
3	Lancer, au plus tard le 1 <sup>er</sup> mai 2026, la consultation publique préalable d'un mois prévue par l'article R. 2251-59 du code des transports, afin d'assurer le respect de l'engagement de saisine de l'Autorité sur le document de référence et de tarification 2026-2027 pris par la RATP.	DRT 2026

#### 2.4. La structure de la tarification du pilotage des prestations sous-traitées demeure insuffisamment justifiée au regard de la structure de coûts

50. Pour le DRT 2025, l'Autorité attendait que la structure de la tarification du pilotage des prestations sous-traitées soit d'avantage justifiée au regard de la structure de coûts sous-jacente, conformément à la demande n° 3 formulée dans l'avis n° 2025-002. Il s'agissait d'analyser la sensibilité des coûts de pilotage à l'évolution des volumes de prestations sous-traitées afin d'adopter une tarification binôme reflétant les charges fixes et variables ainsi distinguées.
51. Pour le DRT 2025, la RATP indique avoir retenu une approche par coûts incrémentaux, consistant à déterminer la « pente » du tarif (part variable) à partir de simulations d'évolution de la demande ; la part fixe correspondant alors au reliquat de charges nécessaire à l'équilibre du tarif pour le niveau de commande de référence.
52. Toutefois, l'Autorité relève que les éléments produits pour expliquer la mise en œuvre de cette méthode apparaissent très sommaires et ne permettent pas d'identifier de manière explicite les charges fixes et les charges variables. La RATP indique elle-même qu'aucun lien direct n'est établi entre la tarification proposée et les assiettes de charges fixes et variables. En conséquence, l'Autorité n'est pas en mesure d'apprécier le bien-fondé de la proportionnalité retenue entre parts fixe et variable de la tarification proposée pas plus que sa cohérence avec les coûts de pilotage effectivement supportés par la RATP.
53. L'Autorité observe en conséquence que la demande visant à justifier la tarification des prestations sous-traitées à partir de la structure de coûts n'a pas été mise en œuvre. Elle rappelle qu'un calibrage inadapté de la structure tarifaire est susceptible d'entraîner, un risque de sur- ou de sous-couverture des coûts en cas de variation des volumes de prestations entre la phase de construction tarifaire et la facturation.
54. Pour l'année 2025, l'Autorité relève toutefois que la tarification intervient, compte tenu d'une saisine particulièrement tardive de la RATP, sur la base de volumes de prestations déjà fixés, de sorte qu'un ajustement de la répartition entre part fixe et part variable aurait un impact marginal sur la rémunération versée par Île-de-France Mobilités. En revanche, cette question revêt un enjeu accru pour les exercices ultérieurs, dans la perspective d'un retour à un calendrier de saisine de l'Autorité permettant une validation des tarifs avant le début de ces exercices.
55. Dans ce contexte, l'Autorité considère que la tarification du pilotage des prestations sous-traitées doit impérativement faire l'objet de travaux complémentaires afin de lui permettre d'en apprécier le bien-fondé et la cohérence avec les coûts effectivement supportés. Elle demande à la RATP de justifier, dès la prochaine saisine, la structure des tarifs proposés au regard de l'assiette de charges correspondante, en explicitant, pour chaque poste de charges, les modalités de dimensionnement et de répartition entre la part fixe et la part variable qui s'y attachent.

N°	Demande	Echéance
4	Justifier la structure des tarifs proposés pour le pilotage des prestations sous-traitées au regard de l'assiette de charges correspondante, en explicitant, pour chaque poste de charges, les modalités de dimensionnement et de répartition entre la part fixe et la part variable qui s'y attachent.	DRT 2026

## Émet l'avis suivant

L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2025.

Les demandes et recommandations formulées par l'Autorité en vue des futures saisines sont récapitulées en annexe du présent avis.

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

*L'Autorité a adopté le présent avis le 18 février 2026.*

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**

<b>N°</b>	<b>Demande</b>	<b>Echéance</b>
<b>1</b>	Inscrire le taux de production des agents dans une trajectoire d'efficacité, permettant, notamment, d'accroître la production individuelle des agents encadrants.	DRT 2026
<b>2</b>	Tenir compte, dans le modèle tarifaire, d'une dynamique d'amélioration de l'efficacité portant sur l'ensemble des composantes tarifaires, traduisant les gains attendus des plans d'action les concernant.	DRT 2026
<b>3</b>	Lancer, au plus tard le 1 <sup>er</sup> mai 2026, la consultation publique préalable d'un mois prévue par l'article R. 2251-59 du code des transports, afin d'assurer le respect de l'engagement de saisine de l'Autorité sur le document de référence et de tarification 2026-2027 pris par la RATP.	DRT 2026
<b>4</b>	Justifier la structure des tarifs proposés pour le pilotage des prestations sous-traitées au regard de l'assiette de charges correspondante, en explicitant pour chaque poste de charges les modalités de dimensionnement et de répartition entre la part fixe et la part variable qui s'y attachent.	DRT 2026

<b>N°</b>	<b>Recommandation</b>	<b>Échéance</b>
<b>1</b>	Justifier davantage les hypothèses de détermination des coûts moyens par catégorie de personnel, en particulier la différenciation entre agents du GPSR jour, GPSR nuit et recueil social.	DRT 2026
<b>2</b>	Améliorer la justification du montant des prestations internes dès le DRT 2026, en s'appuyant sur les unités d'œuvres mobilisés et les coûts unitaires associés.	DRT 2026