

Avis n° 2026-076 du 1^{er} septembre 2026

relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2026 et 2027

L'essentiel

L'Autorité émet un avis favorable sur la tarification des prestations de sûreté proposée par la RATP pour les années 2026 et 2027, sous réserve de la suppression des mentions limitant l'applicabilité des tarifs de pilotage des prestations sous-traitées.

La proposition tarifaire de la RATP pour 2026 et 2027 constitue une évolution positive. Ces tarifs sont les premiers à s'inscrire dans une trajectoire pluriannuelle incitative. En soumettant, le 3 juin 2026, un projet de tarification portant à la fois sur 2026 et 2027, la RATP permet de réinscrire progressivement l'examen du document de référence et de tarification des prestations de sûreté dans un calendrier compatible avec les principes d'une régulation *ex ante*. Si les tarifs applicables à 2026 sont encore approuvés en cours d'exercice, ceux de 2027 sont ainsi validés avant le début de l'exercice concerné, ce que l'Autorité salue.

Dans le cadre de son analyse, l'Autorité confirme que le maintien des prestations de recueil social dans le périmètre des activités régulées est justifié. Afin d'améliorer la transparence et l'auditabilité de la proposition tarifaire, elle recommande à la RATP de mieux identifier, lors des prochaines saisines, les coûts correspondant aux prestations réalisées par les structures associatives.

Concernant les véhicules et conducteurs dédiés à l'acheminement routier des équipes de cyno-détection, l'Autorité valide l'intégration des charges correspondantes dans le tarif de pilotage de cette prestation. Elle recommande toutefois à la RATP de préciser les volumes et objectifs de production attendus pour ce dispositif dans le cadre conventionnel applicable la liant à Île-de-France Mobilités.

Enfin, concernant les prestations internes et le pilotage des prestations sous-traitées, l'Autorité demande à la RATP de définir, dès la prochaine saisine, des indicateurs d'efficacité propres à ces activités, assortis d'objectifs et d'une trajectoire pluriannuelle, et de traduire explicitement les gains attendus dans le modèle tarifaire. Elle recommande par ailleurs à la RATP de mieux documenter les projections de coûts associés et de renforcer la cohérence entre les coûts supportés et la structure tarifaire.

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 3 juin 2026, la saisine ayant été déclarée complète à cette date par le service de la procédure de l'Autorité ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2251-1, L. 2251-1-2 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 le décret n° 2026-652 du 22 juillet 2026 portant modification de la liste des véhicules d'intérêt général prioritaires prévue à l'article R. 311-1 du code de la route ;

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 la décision n° 2021-012 du 11 février 2021 relative aux règles de séparation comptable de l'EPIC RATP ;

Vu l'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 ;

Vu le « Document de référence et de tarification des prestations de sûreté 2026 et 2027 » publié sur le site internet de RATP Group le 3 juin 2026 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu la secrétaire générale de la RATP le 7 juillet 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 1^{er} septembre 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte et enjeux	4
1.1. L'Autorité rend un avis conforme sur la tarification des prestations de sûreté fournies par la RATP	4
1.2. Dans son avis du 18 février 2026, l'Autorité a formulé quatre demandes et deux recommandations en vue de l'élaboration de la tarification 2026-2027.....	4
1.3. La structure de l'offre pour 2026-2027 est inchangée par rapport à 2025	5
1.4. Île-de-France Mobilités a exprimé plusieurs observations sur le projet de tarification 2026-2027	6
2. Analyse	7
2.1. Si la saisine de la RATP intervient tardivement pour l'année 2026, elle couvre également 2027, ce qui permet de réinscrire l'examen des tarifs dans un calendrier conforme aux principes d'une régulation <i>ex ante</i>	8
2.2. Le revenu autorisé progresse modérément sur la période 2026-2027	9
2.2.1. Le revenu autorisé progresse principalement sous l'effet des évolutions de prix.....	9
2.2.2. Les niveaux de bénéfice raisonnable pour 2026 et 2027 n'appellent pas d'objection	11
2.3. La transparence des financements versés aux associations dans le cadre de la prestation régulée de recueil social devra être renforcée	12
2.4. Les charges relatives aux véhicules et conducteurs dédiés à la cyno-détection peuvent être intégrées au tarif	13
2.5. La structure tarifaire proposée pour le pilotage des prestations sous-traitées est acceptable pour 2026 et 2027, sous réserve de supprimer l'intervalle de validité	14
2.6. La trajectoire d'efficacité proposée présente des avancées mais demeure incomplète pour les prestations internes et le pilotage des prestations sous-traitées.....	15
2.6.1. La trajectoire d'efficacité proposée repose principalement sur l'amélioration du présentisme et intègre désormais une contribution plus élevée des encadrants à la production.....	15
2.6.2. La trajectoire d'efficacité proposée demeure incomplète pour le pilotage des prestations sous-traitées et les prestations internes	16
Annexe – Récapitulatif des demandes et recommandations formulées dans le présent avis.....	19

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* »¹.
5. En application de ces dispositions, l'Autorité a été saisie par la RATP, en date du 3 juin 2026, du projet de DRT pour les années 2026 et 2027.

1.2. Dans son avis du 18 février 2026, l'Autorité a formulé quatre demandes et deux recommandations en vue de l'élaboration de la tarification 2026-2027

6. Dans son avis n° 2026-019 du 18 février 2026 relatif à la tarification des prestations de sûreté de la RATP pour 2025, l'Autorité avait relevé plusieurs progrès dans la justification des hypothèses tarifaires et dans la prise en compte de la référence aux coûts d'un opérateur efficace. Elle avait néanmoins considéré que certains sujets devaient encore être approfondis dans la perspective de la prochaine saisine, en particulier concernant l'inscription de l'ensemble des composantes tarifaires dans une trajectoire d'efficacité, la justification de la structure des tarifs de pilotage des prestations sous-traitées, ainsi que le retour à un calendrier de saisine compatible avec une régulation *ex ante*.
7. Dans cette perspective, et afin d'orienter les travaux de la RATP en vue de l'établissement du projet de tarification du DRT 2026 et 2027, l'Autorité avait formulé quatre demandes et deux recommandations.

¹ Le DRT 2025, ayant fait l'objet de l'avis n° 2026-019 du 18 février 2026 susvisé, s'applique pour 2026 à titre provisoire.

N°	Demandes formulées dans l'avis n° 2026-019 du 18 février 2026
1	Inscrire le taux de production des agents dans une trajectoire d'efficacité, permettant, notamment, d'accroître la production individuelle des agents encadrants.
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.
3	Lancer, au plus tard le 1 ^{er} 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.
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.

N°	Recommandations formulées dans l'avis n° 2026-019 du 18 février 2026
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.
2	Améliorer la justification du montant des prestations internes dès le DRT 2026, en s'appuyant sur les unités d'œuvre mobilisées et les coûts unitaires associés.

1.3. La structure de l'offre pour 2026-2027 est inchangée par rapport à 2025

8. L'offre de prestations de sûreté du SIS de la RATP présentée dans cette saisine est inchangée par rapport au DRT 2025. 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 cynotechniques² ;
 - 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.

² Le terme « cynotechnique » renvoie ici 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.

9. La grille tarifaire établie par la RATP pour 2026 et 2027 est la suivante :

Prestation	Tarifs 2025 validés	Tarifs 2026 proposés dans le cadre de la présente saisine	Tarifs 2027 proposés dans le cadre de la présente saisine
GPSR Jour	108,14 €/h	109,76 €/h	109,85 €/h
GPSR Nuit	127,20 €/h	127,60 €/h	126,63 €/h
Recueil social	141,20 €/h	140,26 €/h	140,88 €/h
Pilotage des prestations de sécurité privée	3 765 000 € + 8 % du coût des prestations sous-traitées ³	3 851 000 € + 7,7 % du coût des prestations sous-traitées	3 867 000 € + 7,7 % du coût des prestations sous-traitées
Pilotage des prestations de cyno-détection ⁴	1 275 000 € + 24,1 % du coût des prestations sous-traitées	1 871 000 € + 22,1 % du coût des prestations sous-traitées	2 522 000 € + 22,1 % du coût des prestations sous-traitées

10. S'agissant des prestations sous-traitées, la RATP indique dans le DRT que les tarifs présentés sont valables « pour un montant de prestations compris entre 90 % à [sic] 150 % du montant de référence de l'année concernée ».
11. Les tarifs proposés pour les prestations directement réalisées par la RATP sont globalement stables sur la période 2026-2027. Par rapport aux tarifs 2025 :
- le tarif du GPSR jour augmente de 1,5 % en 2026 puis de 0,1 % en 2027 ;
 - le tarif du GPSR nuit augmente de 0,3 % en 2026 puis diminue de 0,8 % en 2027 ;
 - le tarif du recueil social diminue de 0,7 % en 2026 puis augmente de 0,4 % en 2027.
12. Les évolutions tarifaires proposées pour le pilotage des prestations sous-traitées sont contrastées.
- Pour la sécurité privée, la part fixe progresse de manière limitée en 2026 (+2,3 %) puis en 2027 (+0,4 %), tandis que la part variable diminue légèrement, de 8 % à 7,7 % du montant sous-traité.
 - En revanche, pour la cyno-détection, la part fixe augmente très fortement, de 46,7 % en 2026 puis de 34,8 % en 2027, tandis que la part variable diminue de 24,1 % à 22,1 % du montant sous-traité.
13. Les prestations GPSR jour et nuit représentent les deux tiers du revenu autorisé, les prestations sous-traitées près du quart et le recueil social près de 5 %.

1.4. Île-de-France Mobilités a exprimé plusieurs observations sur le projet de tarification 2026-2027

14. Dans le cadre de la consultation publique relative au projet de DRT 2026-2027 organisée par la RATP, Île-de-France Mobilités (IdFM) a formulé plusieurs observations.

³ 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, définies dans les contrats de sous-traitance, est communicable aux clients sur demande, comme indiqué au 7.2 du DRT 2026 et 2027.

⁴ Facturé en sus du coût des prestations sous-traitées.

15. De manière générale, IdFM relève que l'introduction d'une trajectoire pluriannuelle constitue une avancée positive, de nature à renforcer la visibilité sur les tarifs applicables aux prestations de sûreté. Elle indique également que les échanges intervenus avec la RATP ont permis d'aboutir à des positions partagées sur plusieurs paramètres structurants, notamment les hypothèses de production, les hypothèses d'indexation et la modélisation des coûts de pilotage des prestations sous-traitées.
16. IdFM a toutefois identifié trois points particuliers appelant selon elle des clarifications :
- En premier lieu, elle s'interroge sur le rattachement des prestations de recueil social au périmètre des activités régulées, au regard des missions de sûreté définies par le code des transports ;
 - En second lieu, elle formule des observations sur les modalités de financement des associations et projets intervenant en lien avec le recueil social, en s'interrogeant notamment sur la pertinence de leur intégration dans le tarif horaire de cette prestation ;
 - En troisième lieu, IdFM conteste la pérennisation de charges liées aux véhicules et conducteurs dédiés à la cyno-détection et le passage à un financement intégral de celles-ci par les tarifs, dans un contexte où l'expérimentation du statut de véhicule d'intérêt général prioritaire (VIGP)⁵ a pris fin en mars 2026 et où, au moment de la saisine, le cadre juridique n'était pas stabilisé.
17. En réponse à ces observations, la RATP a indiqué⁶ avoir retenu plusieurs ajustements dans la version du DRT transmise pour approbation à l'Autorité. Elle a notamment proposé de ne pas appliquer de marge aux financements des prestations confiées aux associations intervenant en appui du recueil social, tout en maintenant leur intégration dans le tarif horaire de cette prestation. S'agissant de la pérennisation de coûts liés à l'expérimentation des VIGP, la RATP a proposé de reconduire en 2026 les modalités de financement convenues pour 2025 (en prenant à sa charge [500 - 1000] k€), sans revenir sur l'hypothèse d'un financement intégral par IdFM à compter de 2027.

2. Analyse

18. 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. Une telle régulation poursuit un double objectif :
- d'une part, offrir aux clients de la visibilité sur les trajectoires tarifaires avant qu'elles ne soient applicables ;
 - d'autre part, s'assurer que les tarifs ne couvrent que les coûts liés à la prestation, majorés d'un bénéfice raisonnable, vérifier que leur structure est efficace et inciter l'opérateur à maîtriser ses coûts par la réalisation de gains de performance.
19. Les tarifs des prestations de sûreté offertes par la RATP sont établis selon les deux modalités suivantes.

⁵ 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. À l'occasion de cette expérimentation démarrée en 2024, la RATP et IdFM s'étaient accordés pour mettre en œuvre des véhicules au sein de neuf 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.

⁶ Courrier de la RATP à IdFM en date du 3 juin 2026, transmis à l'Autorité dans le cadre de la saisine.

20. 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 ETP⁷ mobilisés pour la fourniture de la prestation considérée).
21. 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.
22. Dans ce cadre, l'analyse de l'Autorité a notamment porté sur :
- le respect du calendrier de saisine et le retour à une approbation des tarifs compatible avec les principes d'une régulation *ex ante* (2.1) ;
 - la détermination du revenu autorisé retenu pour les exercices 2026 et 2027, incluant l'analyse des coûts moyens agents, des prestations internes et du niveau de bénéfice raisonnable (2.2) ;
 - l'inclusion des prestations de recueil social dans le périmètre régulé et les modalités de prise en compte des financements versés aux structures associatives (2.3) ;
 - l'intégration, dans le tarif de pilotage de la cyno-détection, des charges relatives aux véhicules et conducteurs dédiés à cette prestation (2.4) ;
 - la structure tarifaire du pilotage des prestations sous-traitées de sécurité privée et de cyno-détection (2.5) ;
 - la prise en compte d'une trajectoire d'efficacité, notamment s'agissant du présentisme, de la production des encadrants et du pilotage des prestations sous-traitées (2.6).

2.1. Si la saisine de la RATP intervient tardivement pour l'année 2026, elle couvre également 2027, ce qui permet de réinscrire l'examen des tarifs dans un calendrier conforme aux principes d'une régulation *ex ante*

23. Dans le cadre de l'instruction du DRT 2025, la RATP s'était engagée à saisir l'Autorité, au plus tard le 1^{er} juin 2026, d'un projet de tarification portant sur les exercices 2026 et 2027. Dans son avis du 18 février 2026 susvisé, l'Autorité avait pris acte de cet engagement et demandé à la RATP de lancer, au plus tard le 1^{er} mai 2026, la consultation publique préalable prévue par l'article R. 2251-59 du code des transports.
24. La RATP a mis en consultation publique son projet de DRT 2026-2027 le 14 avril 2026, dans le respect de l'échéance fixée par l'Autorité.
25. Ce calendrier permet de réinscrire progressivement l'examen du DRT dans un cycle compatible avec une approbation des tarifs avant leur entrée en vigueur. Si les tarifs applicables à l'exercice 2026 sont encore approuvés en cours d'exercice, les tarifs proposés pour 2027 pourront être examinés avant le 1^{er} janvier 2027, conformément à l'objectif de régulation *ex ante* rappelé par l'Autorité dans ses précédents avis.
26. Par ailleurs, le caractère pluriannuel de la saisine offre une meilleure visibilité sur la trajectoire tarifaire proposée. L'Autorité invite la RATP à respecter, pour les prochaines saisines, un calendrier lui permettant de se prononcer sur les tarifs avant leur entrée en vigueur.

⁷ Equivalent temps plein.

2.2. Le revenu autorisé progresse modérément sur la période 2026-2027

27. Pour construire le revenu autorisé sur la période 2026-2027, la RATP procède en deux étapes.
28. Elle détermine d'abord la base de charges – hors bénéfice raisonnable – correspondant à la réalisation des prestations régulées sur la période. Pour ce faire, la RATP retient les données du DRT 2025 approuvées par l'Autorité, compte tenu de l'indisponibilité des comptes séparés⁸ de l'année 2025 à la date d'élaboration des tarifs. Ce choix méthodologique n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité, qui a été rendue destinataire de ces comptes séparés au cours de l'instruction et a pu s'assurer que l'ensemble des écarts relevés entre les assiettes de charges prévisionnelle et réelle du DRT 2025 pouvait être justifié par la RATP. La RATP projette ensuite ces données à l'horizon 2026 puis 2027, avant de les affecter à chacune des prestations.
29. Ensuite, la RATP tient compte, en sus, d'un bénéfice raisonnable correspondant à un ratio résultat d'exploitation sur chiffre d'affaires de, respectivement, $[1 - 3]$ % et $[1 - 3]$ % pour 2026 et 2027.
30. Au global, le revenu autorisé présenté par la RATP passe ainsi de $[100 - 200]$ millions d'euros en 2025 à $[100 - 200]$ millions d'euros pour 2026 et $[100 - 200]$ millions pour 2027, soit une hausse de $[0 - 2]$ % puis $[0 - 2]$ %.

	2025	2026	2027	Évolutions 2025-2026 / 2026-2027
Revenu autorisé	$[100 - 200]$	$[100 - 200]$	$[100 - 200]$	+ $[0 - 2]$ % / + $[0 - 2]$ %
<i>dont frais de personnel et intéressement</i>	$[50 - 100]$	$[50 - 100]$	$[50 - 100]$	- $[0,2 - 0,5]$ % / - $[0,2 - 0,5]$ %
<i>dont prestations internes</i>	$[20 - 50]$	$[20 - 50]$	$[20 - 50]$	- $[0 - 2]$ % / - $[2 - 4]$ %
<i>dont prestations sous-traitées</i>	$[20 - 50]$	$[20 - 50]$	$[20 - 50]$	+ $[2 - 4]$ % / + $[2 - 4]$ %

2.2.1. Le revenu autorisé progresse principalement sous l'effet des évolutions de prix

31. Après affectation aux différentes prestations et retraitements⁹, les revenus prévisionnels par prestation sont les suivants :

Revenu autorisé retraité par prestation (M€)	2025	2026	2027	Part dans le revenu autorisé 2027
GPSR Jour	$[100 - 200]$	$[100 - 200]$	$[100 - 200]$	$[60 - 70]$ %
GPSR Nuit	$[10 - 20]$	$[10 - 20]$	$[10 - 20]$	$[6 - 8]$ %
Recueil social	$[5 - 10]$	$[5 - 10]$	$[5 - 10]$	$[4 - 6]$ %
Sécurité privée (pilotage et sous-traitance)	$[20 - 50]$	$[20 - 50]$	$[20 - 50]$	$[20 - 30]$ %
Cyno-détection (pilotage et sous-traitance)	$[5 - 10]$	$[5 - 10]$	$[5 - 10]$	$[4 - 6]$ %
Total	$[100 - 200]$	$[100 - 200]$	$[100 - 200]$	100,0 %

⁸ 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.

⁹ Comme évoqué au point 17, la RATP a déduit, d'une part, un montant $[10 - 20]$ milliers d'euros correspondant à l'absence de marge sur les financements aux associations en lien avec le recueil social pour 2026 et 2027 et, d'autre part, $[0,5 - 1]$ million d'euros relatif à la cyno-détection pour 2026.

32. L'Autorité observe que les évolutions des revenus autorisés entre 2025 et 2026 s'expliquent principalement par :
- i. des effets prix (inflation), du fait des revalorisations salariales pesant notamment sur les frais de personnel de la RATP ainsi que sur l'ensemble des coûts de sous-traitance en lien avec les accords du secteur de la sécurité privée¹⁰ ;
 - ii. la prise en compte en année pleine du coût des cartes de circulation¹¹ ;
 - iii. une meilleure prise en compte des coûts indirects liés aux agents dédiés à la cyno-détection ;
 - iv. la prise en compte du plein effet de l'augmentation des coûts de pilotage de la sécurité privée, qui avaient fait l'objet d'un lissage en 2025¹².
33. En outre, les deux principales causes d'évolution entre 2026 et 2027 sont :
- i. des effets prix ;
 - ii. la prise en compte, en année pleine, de l'ensemble des coûts relatifs aux véhicules et conducteurs dédiés à la cyno-détection, comme indiqué au point 17.
34. Ces facteurs d'évolution appellent deux remarques de la part de l'Autorité.
35. En premier lieu, l'Autorité observe que, conformément à sa recommandation, la RATP a amélioré les justifications des hypothèses de détermination des coûts moyens par agent par catégorie de personnel (CMA), en particulier la différenciation entre agents du GPSR jour, du GPSR nuit et du recueil social¹³, à partir des charges constatées. Lors des prochaines saisines, l'Autorité restera attentive à ce que la RATP tienne compte des hypothèses les plus précises dont elle dispose pour projeter le CMA, en s'appuyant notamment sur les résultats des négociations annuelles obligatoires lorsqu'ils sont connus plutôt que sur des prévisions d'inflation générale des prix (IPCH).
36. En second lieu, si le montant des prestations internes pris en compte pour établir les tarifs s'inscrit dans une trajectoire à la baisse, l'Autorité réitère la recommandation qu'elle avait adressée à la RATP dans son précédent avis¹⁴ visant à mieux le justifier. De fait, bien que les éléments avancés au cours de l'instruction aient permis de mieux identifier les effets prix dans l'évolution de ce montant, la RATP n'a pas développé l'approche par unités d'œuvre et coûts unitaires attendue par l'Autorité. En effet, faute pour la RATP de documenter de manière décomposée les effets volume et les effets prix, l'Autorité ne peut apprécier si l'évolution du montant global reflète un ajustement des volumes refacturés au SIS ou une dérive des coûts de ce poste de dépense, qui représente près de [10 - 15] % du revenu autorisé.

N°	Recommandation	Échéance
1	Améliorer la justification du montant des prestations internes, en s'appuyant sur les unités d'œuvre mobilisées et les coûts unitaires associés.	DRT 2028

¹⁰ L'accord triennal de la Convention collective nationale des entreprises de prévention et de sécurité prévoit une revalorisation de l'ordre de [2 - 4] %.

¹¹ Les cartes de circulation « type police », facturées par IdFM à RATP Sûreté depuis le 1^{er} juillet 2025, permettent aux effectifs opérationnels du SIS d'accéder à l'ensemble des réseaux franciliens, y compris ceux exploités par des opérateurs autres que l'EPIC RATP, dans le cadre de leurs fonctions.

¹² Dans le cadre de la tarification 2025, la RATP avait accepté de ne pas répercuter dans le tarif l'intégralité de la hausse des coûts de pilotage des prestations de sécurité privée afin d'en atténuer l'effet sur les montants facturés à IdFM, pour une économie de l'ordre de [200 - 500] k€.

¹³ Recommandation n° 1 de l'avis n° 2026-019 précité.

¹⁴ Recommandation n° 2 de l'avis n° 2026-019 précité.

2.2.2. Les niveaux de bénéfice raisonnable pour 2026 et 2027 n'appellent pas d'objection

37. La méthodologie usuelle de calcul d'un bénéfice raisonnable repose sur 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 »¹⁵.



38. Pour 2026, la RATP a maintenu un niveau de bénéfice raisonnable inchangé par rapport au DRT 2025, soit un ratio « résultat sur chiffre d'affaires » de **[1 - 3]** %. En revanche, pour 2027, la RATP a ajusté son niveau de bénéfice raisonnable à **[1 - 3]** %, « compte tenu des incertitudes plus fortes sous-jacentes à la démarche de saisine pluriannuelle ».
39. L'Autorité considère acceptables les niveaux de bénéfice raisonnable retenus, notamment dans la mesure où, d'une part, le projet de DRT pluriannuel permet de se repositionner dans un calendrier nominal de saisine *ex ante* et où, d'autre part, la RATP a bien pris en compte la nécessité de s'inscrire dans une trajectoire d'opérateur efficace pour 2026 et 2027, comme exposé à la section 2.6 du présent avis.
40. L'Autorité rappelle cependant que le niveau de bénéfice raisonnable acceptable dépend des risques effectivement assumés par la RATP dans le cadre de l'exercice de ses missions de sûreté. À cet égard, l'Autorité relève que la convention pluriannuelle de sûreté liant la RATP à IdFM sur la période 2025-2027 (i) fixe des volumes de commande pour 2026 et 2027 et (ii) intègre une clause permettant de moduler ces volumes de plus ou moins 2 %, pour les prestations GPSR jour et GPSR nuit (ci-après « clause **[corridor]** »). Or, de telles dispositions sont susceptibles d'atténuer, en pratique, le risque volume effectivement supporté par la RATP, selon la façon dont elles sont appliquées. Dans ces conditions, l'Autorité y portera une attention particulière et pourrait être amenée, dans le cadre de ses futurs avis, à reconsidérer le niveau de bénéfice raisonnable intégré dans l'assiette du revenu autorisé dans l'hypothèse où :
- d'une part, l'application de la clause **[corridor]** permettrait de rémunérer un volume réalisé supérieur au volume commandé sur les exercices 2026 et 2027 et retenu comme hypothèse pour l'élaboration de la tarification faisant l'objet du présent avis, comme cela a été le cas en 2025 ;
 - d'autre part, une telle clause serait reconduite dans le cadre de futures conventions pluriannuelles entre IdFM et RATP.

¹⁵ 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.

2.3. La transparence des financements versés aux associations dans le cadre de la prestation régulée de recueil social devra être renforcée

41. Comme indiqué au point 16, IdFM s'interroge, d'une part, sur le rattachement des prestations de recueil social au périmètre des activités régulées, notamment au regard des missions de sûreté définies par le code des transports et, d'autre part, sur la pertinence d'intégrer dans le tarif horaire de cette prestation des financements versés à des associations partenaires.
42. La RATP considère, pour sa part, que l'activité de recueil social concourt à la mission de prévention confiée à son SIS et que les financements concernés correspondent à des prestations de services contractualisées et réalisées sous son pilotage.
43. En premier lieu, le rattachement d'une prestation au périmètre régulé doit être apprécié au regard de sa contribution aux missions et objectifs assignés au service interne de sécurité par le cadre juridique en vigueur. À cet égard, l'Autorité relève que l'article R. 2251-58 du code des transports prévoit que le DRT dresse la liste des prestations de sûreté proposées par le SIS de la RATP conformément aux dispositions du II de l'article R. 2251-54. Ces dernières visent les prestations concourant aux objectifs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 2251-1 et précisés à l'article R. 2251-55 du même code¹⁶, à savoir la sécurité des personnes et des biens, la protection des agents de la RATP et de son patrimoine, ainsi que le bon fonctionnement du service.

En l'espèce, les prestations de recueil social 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. Il ressort des éléments transmis par la RATP que ces prestations contribuent notamment à la sécurité des voyageurs (réelle comme perçue), à la protection des agents de la RATP et au bon fonctionnement du service. La circonstance qu'elles présentent une dimension d'accompagnement social ne fait pas, par elle-même, obstacle à leur qualification de prestations de sûreté, dès lors qu'elles constituent un appui indissociable à la mission de prévention du SIS et concourent effectivement aux missions et objectifs définis par les articles L. 2251-1 et R. 2251-55 du code des transports.

44. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que le maintien des prestations de recueil social dans le périmètre régulé du DRT 2026-2027 est justifié.
45. En second lieu, s'agissant des financements versés aux associations intervenant en appui du recueil social, l'Autorité rappelle que les charges intégrées dans l'assiette tarifaire doivent être nécessaires à la réalisation de la prestation régulée et correctement imputées à celle-ci.
46. Il ressort de l'instruction que les financements concernés correspondent à des prestations de services contractualisées dans le cadre d'appels à projets ou de procédures d'achat reposant sur des cahiers des charges, pilotées par la RATP et rémunérées en contrepartie des actions réalisées. Ces prestations recouvrent notamment des actions de prévention et de réduction des risques en matière d'addictologie, d'accueil de jour spécialisé et d'accompagnement sanitaire. Elles sont intégrées, en tant que charges externes, dans l'assiette de coûts de la prestation de recueil social. Leur montant projeté pour 2026 s'élève à **[0,5 - 1] M€**.

¹⁶ L'article R. 2251-55 du code des transports prévoit que le SIS de la RATP propose des prestations de sûreté concourant à :

« 1° La sûreté des voyageurs et la sauvegarde de leurs biens ;

2° L'assistance aux agents de l'entreprise et leur protection ;

3° La protection du patrimoine appartenant à [la RATP] ou utilisé par elle pour l'exercice de ses activités ;

4° La surveillance de la sécurisation des marchandises ;

5° la prévention des actes d'incivilité et de délinquance. »

47. Au regard de leur nature et des modalités de contractualisation présentées par la RATP, l'Autorité considère que les coûts associés à ces prestations peuvent être intégrés dans l'assiette de charges du recueil social. Elle prend également acte de la décision de la RATP de ne pas leur appliquer de marge. Toutefois, compte tenu de la nature spécifique de ces dépenses et des observations formulées par IdFM, l'Autorité estime que leur identification dans la construction tarifaire doit être améliorée, afin de permettre un suivi distinct de leur évolution et de leur dimensionnement. À défaut, ni l'Autorité ni IdFM ne sont en mesure de vérifier le juste dimensionnement et l'efficacité de ces dépenses au regard des besoins de la mission régulée, alors qu'elles contribuent pour près de [6 - 8] % au tarif.
48. L'Autorité recommande en conséquence à la RATP, dans le cadre des prochaines saisines, d'identifier explicitement, dans la construction tarifaire du recueil social, les coûts correspondant aux prestations réalisées par les structures associatives.

N°	Recommandation	Échéance
2	Identifier explicitement, dans la construction tarifaire du recueil social, les coûts correspondant aux prestations réalisées par les structures associatives.	DRT 2028

2.4. Les charges relatives aux véhicules et conducteurs dédiés à la cyno-détection peuvent être intégrées au tarif

49. En 2024, à l'occasion du lancement d'une expérimentation réglementaire leur conférant une priorité de circulation, la RATP et IdFM avaient décidé la mise en place de véhicules et de conducteurs dédiés aux équipes de cyno-détection. Ces moyens permettent l'acheminement rapide par voie routière sur les lieux d'intervention de ces équipes, alors que le transit sur le réseau de transport guidé est perturbé (du fait de l'objet délaissé qui requiert l'intervention). Dans ce contexte, il avait été convenu entre IdFM et RATP que seule une partie des coûts seraient répercutés à IdFM au travers des tarifs, le solde restant à la charge de la RATP.
50. Dans sa proposition tarifaire 2026-2027, la RATP a fait le choix, pour l'année 2026, de conserver à sa charge une partie des coûts relatifs aux véhicules et aux conducteurs dédiés aux équipes de cyno-détection, comme antérieurement, et, pour l'année 2027, d'intégrer la totalité des coûts dans le tarif, anticipant la pérennisation du dispositif au-delà de la phase d'expérimentation ayant pris fin le 14 mars 2026.
51. Au cours de l'instruction, la RATP a précisé l'intérêt de ce dispositif pour la qualité de service. Durant l'expérimentation, les véhicules circulaient sous le statut de « véhicule d'intérêt général prioritaire » (VIGP) et le délai d'intervention moyen était de [10 - 20] minutes. Dans l'attente du décret permettant de pérenniser ce dispositif, les moyens ont été utilisés sous le statut de « véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage¹⁷ » et le délai moyen d'intervention s'est établi entre [10 - 20] et [10 - 20] minutes.
52. L'Autorité constate que, quel que soit le statut sous lequel ces moyens sont exploités, ils contribuent directement à la réalisation de la prestation de cyno-détection, et influent tout particulièrement sur le délai d'intervention, c'est-à-dire sur la qualité de service. Les charges afférentes peuvent donc, dans leur principe, être intégrées au tarif de la prestation de cyno-détection.
53. L'Autorité observe par ailleurs que la publication du décret n° 2026-652 du 22 juillet 2026 susvisé pérennisant le bénéfice du statut de VIGP est intervenue en cours d'instruction. Ainsi, ces moyens d'acheminement routiers constituent désormais un élément structurant des conditions de réalisation de la prestation de cyno-détection et le statut de VIGP leur est durablement conféré.

¹⁷ Conformément au 6.6 de l'article R. 311-1 du code de la route.

54. Par ailleurs, l'Autorité recommande à la RATP d'engager, en lien avec IdFM, les échanges nécessaires afin de préciser, dans le cadre conventionnel applicable aux prestations de sûreté, les volumes et objectifs de production attendus pour ce dispositif – au même titre que pour les autres prestations –, ce qui facilitera ensuite l'évaluation du bon dimensionnement et de l'efficacité des moyens effectivement mis en œuvre par la RATP pour les satisfaire.

N°	Recommandation	Échéance
3	Engager, en lien avec IdFM, les échanges nécessaires afin de préciser, dans le cadre conventionnel applicable aux prestations de sûreté, les volumes et objectifs de production attendus pour le dispositif d'acheminement routier dédié à la cyno-détection.	DRT 2028

2.5. La structure tarifaire proposée pour le pilotage des prestations sous-traitées est acceptable pour 2026 et 2027, sous réserve de supprimer l'intervalle de validité

55. Dans son avis du 18 février 2026 susvisé, l'Autorité a demandé à la RATP de justifier la structure des tarifs proposés pour le pilotage des prestations sous-traitées de sécurité privée et de cyno-détection, 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.
56. Sans répondre directement à cette demande par un exercice d'analyse de la structure de coûts, la RATP indique avoir examiné avec IdFM l'opportunité de faire évoluer la forme du tarif vers une fonction logarithmique, afin de mieux tenir compte des effets d'échelle, notamment dans la perspective des évolutions d'offre liées aux mises en service du Grand Paris Express. Les parties ont toutefois considéré que l'intérêt de cette approche était limité au regard de la complexité accrue de sa mise en œuvre et ont retenu le maintien d'une tarification binôme reposant sur la fonction affine préexistante.
57. La structure tarifaire proposée pour 2026 et 2027 demeure ainsi fondée sur une approche par coûts incrémentaux, déjà utilisée pour le DRT 2025. Elle consiste à déterminer la part variable du tarif à partir de simulations d'évolution de la demande, la part fixe correspondant au reliquat de charges nécessaire à l'équilibre du tarif pour le niveau de commande de référence.
58. Comme l'Autorité l'avait déjà relevé¹⁸, cette méthode ne permet pas, par construction, d'établir un lien direct entre chaque poste de charges composant l'assiette de coûts et la répartition entre part fixe et part variable du tarif.
59. En outre, pour 2026 et 2027, la RATP indique que les tarifs proposés ne sont applicables que « pour un montant de prestations compris entre 90% à [sic] 150% du montant de référence de l'année concernée ». Interrogée sur les conséquences d'un niveau de commande situé en dehors de cet intervalle, la RATP a indiqué qu'une nouvelle saisine serait nécessaire pour actualiser les tarifs.
60. L'Autorité considère qu'une telle logique présente deux inconvénients majeurs :
- D'une part, elle est de nature à nuire à la prévisibilité et à la transparence des tarifs, dès lors que les conditions applicables en cas de dépassement de cet intervalle ne sont pas définies dans le DRT ;
 - D'autre part, elle pourrait en pratique conduire à une fixation *ex post* des tarifs en fonction des volumes effectivement commandés, alors que ceux-ci ont vocation à être approuvés avant leur entrée en vigueur.

¹⁸ Points 50 et suivants de l'avis n° 2026-019 précité.

61. Par conséquent, l'Autorité demande à la RATP de supprimer les mentions selon lesquelles ces tarifs ne s'appliquent que pour certains montants de prestations. Elle recommande à la RATP de mieux documenter la relation entre chacun des postes de charges pris en compte au titre du pilotage des activités sous-traitées et les volumes de prestations commandées ainsi que, le cas échéant, les unités d'œuvre relatives aux moyens d'acheminement routier, afin de renforcer la cohérence entre structure tarifaire et structure de coûts et, si opportun, de pouvoir justifier de plusieurs tarifs, ajustés à différents intervalles de montants de prestations.

Réserve
Supprimer les mentions selon lesquelles les tarifs de pilotage des prestations de sécurité privée et de cyno-détection ne s'appliquent que « pour un montant de prestations compris entre 90% à 150% du montant de référence de l'année concernée ».

N°	Recommandation	Échéance
4	Mieux documenter la relation entre chacun des postes de charges pris en compte au titre du pilotage des activités sous-traitées et les volumes de prestations commandées ainsi que, le cas échéant, les unités d'œuvre relatives aux moyens d'acheminement routier, afin de renforcer la cohérence entre structure tarifaire et structure de coûts.	DRT 2028

2.6. La trajectoire d'efficacité proposée présente des avancées mais demeure incomplète pour les prestations internes et le pilotage des prestations sous-traitées

62. Dans son avis du 18 février 2026 susvisé, l'Autorité avait demandé à la RATP de 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 concernant¹⁹. Elle avait précisé que cette démarche devait notamment porter sur l'encadrement opérationnel des opérateurs du GPSR et du recueil social, le pilotage des prestations sous-traitées et les prestations internes.

2.6.1. La trajectoire d'efficacité proposée repose principalement sur l'amélioration du présentéisme et intègre désormais une contribution plus élevée des encadrants à la production

63. En pratique, la trajectoire d'efficacité présentée par la RATP pour le DRT 2026-2027 repose principalement sur l'amélioration du présentéisme des agents opérationnels. Entre le DRT 2025 et le DRT 2027, la RATP retient ainsi une amélioration de [2 - 5] jours par agent pour le GPSR et de [1 - 2] jour par agent pour le recueil social.

Présentéisme (jours/an)	Prévisionnel 2025	Prévisionnel 2026	Prévisionnel 2027
GPSR Jour	[100 - 200]	[100 - 200]	[100 - 200]
GPSR Nuit	[100 - 200]	[100 - 200]	[100 - 200]
Recueil social	[100 - 200]	[100 - 200]	[100 - 200]

¹⁹ Demande n° 2 de l'avis n° 2026-019 précité.

64. Cette trajectoire se traduit par [...] nécessaires à la réalisation de la commande. Selon la RATP, [...] en deux ans par rapport au DRT 2025, dont [...] en 2026 et [...] en 2027. Cette évolution résulte principalement de l'amélioration du présentisme, de la réduction des effectifs indisponibles à la production et de l'augmentation du taux de production des encadrants.
65. Cette trajectoire d'efficacité appelle deux observations de la part de l'Autorité.
66. En premier lieu, l'Autorité relève que, pour le GPSR Jour et le GPSR Nuit, les hypothèses de production prévisionnelle pour 2026 sont légèrement inférieures au niveau de production constaté en 2025, de l'ordre de [0 - 2] %.
67. La RATP justifie cet écart par une approche prudente de la cible 2026, qui tient compte des bons résultats constatés en 2025 sans reprendre intégralement le niveau réalisé cette année-là. Elle indique que le maintien d'un tel niveau de présentisme suppose de confirmer les résultats obtenus en matière de maladie et d'accidents du travail, la cible retenue pour 2027 étant, pour sa part, supérieure au réalisé 2025.
68. L'Autorité prend acte de ces éléments. Elle sera toutefois attentive, dans le cadre des prochaines saisines, à ce que les hypothèses de présentisme et de production prévisionnelle s'appuient directement sur les niveaux effectivement constatés, dès lors qu'ils présenteraient un caractère durable.
69. En second lieu, s'agissant de l'encadrement opérationnel, l'Autorité avait spécifiquement demandé d'inscrire le taux de production des agents dans une trajectoire d'efficacité, permettant, notamment, d'accroître la production individuelle des agents encadrants²⁰.
70. Dans le cadre de la présente saisine, la RATP a intégré, dans le modèle tarifaire, une augmentation du taux de production des encadrants, afin de traduire un levier d'efficacité portant sur cette composante tarifaire, relevant progressivement le taux de [4 - 6] à [10 - 15] % pour certaines catégories de personnels. Selon la RATP, le relèvement à [10 - 15] % correspond à [...] de présence sur le terrain.

Taux de production de l'encadrement	Prévisionnel 2025	Prévisionnel 2026	Prévisionnel 2027
GPSR Jour	maîtrise : [8 - 10] % cadre : [4 - 6] %	maîtrise : [8 - 10] % cadre : [4 - 6] %	maîtrise : [10 - 15] % cadre : [4 - 6] %
GPSR Nuit	[4 - 6] %	[4 - 6] %	[10 - 15] %
Recueil social	[4 - 6] %	[4 - 6] %	[10 - 15] %

71. L'Autorité estime que cette évolution constitue ainsi une réponse satisfaisante à sa demande.

2.6.2. La trajectoire d'efficacité proposée demeure incomplète pour le pilotage des prestations sous-traitées et les prestations internes

72. S'agissant du pilotage des prestations sous-traitées, en particulier de sécurité privée et de cyno-détection, l'Autorité avait précisé que la dynamique d'efficacité devait se traduire par la définition d'indicateurs, d'objectifs et l'intégration des gains attendus dans le modèle tarifaire.

²⁰ Demande n° 1 de l'avis n° 2026-019 précité.

73. Il ressort de l'instruction que la RATP a identifié une action de performance propre à ces activités, correspondant à la mutualisation des activités de pilotage entre la sécurité privée et la cyno-détection. Cette action conduit notamment à une réduction des coûts de pilotage de la cyno-détection en 2026 [...]. La performance projetée sur ces activités résulte également des gains attendus sur les fonctions support et transverses, internes au SIS ou à l'EPIC, qui sont ensuite alloués aux coûts de pilotage par les clés de répartition du modèle tarifaire.
74. L'Autorité considère que la démarche d'efficacité appliquée au pilotage des prestations sous-traitées demeure incomplète. Si une action de performance a été identifiée et chiffrée, la RATP n'a pas défini d'indicateurs, d'objectifs ni de trajectoire pluriannuelle propres à ces activités. La performance projetée repose ainsi principalement sur des leviers indirects – les charges relatives aux fonctions mutualisées –, plutôt que sur une trajectoire spécifique aux charges directes (qui représentent [20 - 30] % du revenu autorisé relatif au pilotage des prestations sous-traitées en 2026).
75. S'agissant des prestations internes, l'Autorité constate que la RATP ne tient pas compte de gains d'efficacité dans son modèle tarifaire. La RATP n'identifie pas non plus d'action de performance pour ces prestations, qui représentent [10 - 15] % du revenu autorisé global en 2026.
76. En conséquence, pour les prestations internes ainsi que pour les activités de pilotage des prestations sous-traitées de sécurité privée et de cyno-détection (en ce compris les moyens d'acheminement routier dédiés), l'Autorité demande à la RATP de définir, dans le cadre de la prochaine saisine, des indicateurs d'efficacité, assortis d'objectifs et d'une trajectoire pluriannuelle, et de traduire explicitement les gains attendus dans le modèle tarifaire.

N°	Demande	Échéance
1	Définir des indicateurs, des objectifs et une trajectoire pluriannuelle d'amélioration de l'efficacité propres aux prestations internes et aux activités de pilotage des prestations sous-traitées de sécurité privée et de cyno-détection, et traduire explicitement les gains attendus dans le modèle tarifaire.	DRT 2028

Émet l'avis suivant

L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs des prestations GPSR jour, GPSR nuit et recueil social fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2026 et 2027.

L'Autorité émet un avis favorable sur les tarifs des prestations de sécurité privée et de cyno-détection fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2026 et 2027, sous réserve de la suppression, dans le DRT, des mentions « *pour un montant de prestations compris entre 90 % à 150 % du montant de référence de l'année concernée du DRT* ».

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 1^{er} septembre 2026.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

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

N°	Demande	Échéance
1	Définir des indicateurs, des objectifs et une trajectoire pluriannuelle d'amélioration de l'efficacité propres aux prestations internes et aux activités de pilotage des prestations sous-traitées de sécurité privée et de cyno-détection, et traduire explicitement les gains attendus dans le modèle tarifaire.	DRT 2028

N°	Recommandation	Échéance
1	Améliorer la justification du montant des prestations internes, en s'appuyant sur les unités d'œuvre mobilisées et les coûts unitaires associés.	DRT 2028
2	Identifier explicitement, dans la construction tarifaire du recueil social, les coûts correspondant aux prestations réalisées par les structures associatives.	DRT 2028
3	Engager, en lien avec IdFM, les échanges nécessaires afin de préciser, dans le cadre conventionnel applicable aux prestations de sûreté, les volumes et objectifs de production attendus pour le dispositif d'acheminement routier dédié à la cyno-détection.	DRT 2028
4	Mieux documenter la relation entre chacun des postes de charges pris en compte au titre du pilotage des activités sous-traitées et les volumes de prestations commandées ainsi que, le cas échéant, les unités d'œuvre relatives aux moyens d'acheminement routier, afin de renforcer la cohérence entre structure tarifaire et structure de coûts.	DRT 2028