

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

L'essentiel

Le présent avis porte sur le second projet de tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour l'année 2024. Le premier projet avait fait l'objet d'un avis défavorable – adopté par l'Autorité le 23 juillet 2024 – en raison du manque de justifications des hausses de tarifs demandées. Les informations et éléments complémentaires apportés par la RATP dans le cadre de cette seconde saisine témoignent d'un dispositif en progrès. Le processus de fixation des tarifs a été engagé tardivement, avec une première saisine en juin 2024 pour des tarifs devant entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2024.

Ainsi, dans un contexte d'entrée en régulation pour la RATP et au regard des justifications apportées à l'appui du projet de tarification, l'Autorité accepte la tarification proposée pour l'année 2024, sauf en ce qui concerne la prestation de recueil social. Le tarif de cette dernière devra être ajusté, faute de justification suffisante apportée par la RATP s'agissant des nouvelles hypothèses de temps improductifs prises en compte. La RATP devra en outre s'engager sur (i) un programme de travail visant à orienter ses tarifs vers les coûts d'un opérateur efficace et (ii) un calendrier de saisine qui permette à l'Autorité de se prononcer sur les tarifs avant le commencement de l'année civile concernée.

En vue de la prochaine saisine relative à la tarification applicable en 2025, qui devra être soumise au plus tôt, l'Autorité formule quatre demandes et une recommandation qui viennent ainsi compléter les demandes déjà formulées pour cette échéance dans le cadre de son avis du 23 juillet 2024. Dans l'optique de pouvoir proposer, à terme, une tarification pluriannuelle, l'Autorité sera particulièrement attentive à ce que la RATP fournisse, pour chaque prestation, une trajectoire tarifaire indicative prenant explicitement en compte la notion d'opérateur efficace pour la période 2026-2027.

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 25 octobre 2024, la saisine ayant été déclarée complète à la date du 18 novembre 2024 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° 2023-018 du 13 avril 2023 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2023 ;

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 le « Document de référence et de tarification des prestations de sûreté 2024 » publié sur le site internet de RATP Group le 10 décembre 2024 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 16 janvier 2025 ;

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. Le 23 juillet 2024, l'Autorité avait émis un avis défavorable sur le premier projet de tarification présenté par la RATP pour 2024	4
1.3. La structure de l'offre de prestations de sûreté de la RATP sur laquelle se fonde cette seconde saisine est inchangée, tandis que les tarifs présentent certaines évolutions	5
2. Analyse	7
2.1. Le revenu autorisé 2024 baisse de [1 – 2] % par rapport à la première saisine à la suite du lissage recommandé par l'Autorité.....	7
2.2. Les nouvelles modalités d'estimation des temps non-productifs proposées pour le GPSR apparaissent acceptables pour 2024 mais devront être également prises en compte pour le recueil social dès 2024, puis mieux justifiées dès la prochaine saisine	9
2.3. Si l'adoption d'une tarification binôme pour les prestations sous-traitées est bienvenue, la RATP devra s'assurer de sa cohérence avec la structure de coûts	11
2.4. La trajectoire de charges fournie pour 2025-2027 devra se traduire en une trajectoire tarifaire reflétant la dynamique d'efficacité.....	11
Avis	13
Annexe 1 – Récapitulatif des demandes formulées dans le présent avis.....	14

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 de la prestation, 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 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.

1.2. Le 23 juillet 2024, l'Autorité avait émis un avis défavorable sur le premier projet de tarification présenté par la RATP pour 2024

4. En application des dispositions précitées, l'Autorité avait été saisie par la RATP, le 5 juin 2024, d'un premier projet de DRT pour 2024 (ci-après « première saisine »). Par son avis du 23 juillet 2024 n° 2024-055 susvisé, l'Autorité avait émis un avis défavorable sur la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP proposée dans cette première saisine.
5. Cet avis était notamment motivé par l'insuffisance des justifications attachées (i) aux évolutions de charges¹ et (ii) à la prise en compte de temps improductifs supplémentaires via l'introduction d'un taux de production réduit de 4 – 6 %.
6. En vue des nouveaux projets de tarification, l'Autorité avait formulé dans son avis une recommandation et cinq demandes à mettre en œuvre dès la tarification applicable à l'année 2024², reprises ci-dessous.

N°	Recommandation pour le DRT 2024
1	Étudier la mise en œuvre d'un lissage du rebasage des charges

¹ Points 25 et suivants de l'avis n° 2024-055 précité.

² L'Autorité formulait également d'autres demandes en vue des échéances ultérieures (cf. demandes n° 3, 6, 7 et 8 de l'avis n° 2024-055 précité).

N°	Demandes pour le DRT 2024
1	Mieux justifier la projection des charges de manière à répondre aux demandes de l'Autorité en conformité avec le cadre réglementaire applicable
2	Clarifier les modalités de tarification des prestations sous-traitées
4	Justifier plus précisément le niveau de bénéfice raisonnable au regard du niveau de risque à couvrir
5	Dans l'attente de travaux complémentaires, conserver le taux de production des opérateurs du GPSR à [90 – 100] %
7	S'agissant de la trajectoire de charges, mener un exercice prospectif à horizon trois ans (2025-2027)

7. À la suite de cet avis défavorable, la RATP a transmis à l'Autorité, le 25 octobre 2024, un nouveau projet de DRT 2024. Cette saisine a été déclarée complète par l'Autorité le 18 novembre 2024 (ci-après « seconde saisine »).
8. Conformément à l'article R. 2251-61 du code des transports, dans l'attente de l'avis conforme de l'Autorité, le DRT applicable à titre provisoire pour l'horaire de service (ci-après « HDS ») 2024 est le dernier ayant fait l'objet d'un avis conforme de l'Autorité, soit celui de l'HDS 2023, avant que la tarification définitive ne s'applique de manière rétroactive. Ce DRT applicable à titre provisoire est accompagné d'une mention précisant que la tarification définitive aura un effet rétroactif.
9. À cet égard, l'Autorité constate que, du fait du caractère particulièrement tardif de la saisine initiale (intervenue en juin 2024 et qui a en outre donné lieu à un premier avis défavorable), la tarification 2024 ne sera définitive qu'en 2025. Il apparaît par conséquent nécessaire que, pour les prochains DRT, la RATP s'engage sur des calendriers de saisine qui mettent l'Autorité à même de se prononcer avant le commencement de l'année civile concernée et, à court terme, à saisir au plus tôt l'Autorité de son projet de DRT pour l'année 2025.

1.3. La structure de l'offre de prestations de sûreté de la RATP sur laquelle se fonde cette seconde saisine est inchangée, tandis que les tarifs présentent certaines évolutions

10. L'offre de prestations de sûreté du service interne de sécurité de la RATP présentée dans cette seconde saisine est inchangée par rapport à la première saisine soumise à l'Autorité. L'offre demeure structurée autour de prestations correspondant à l'engagement de différents moyens, humains et matériels :
 - les agents 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, sont des agents assermentés, dotés d'un pouvoir d'éviction et porteurs d'une arme à feu, dans un cadre légal spécifique. Les agents du GPSR sont organisés pour pouvoir intervenir 24 heures sur 24 avec des équipes de jour et des équipes de nuit (prestations désignées par la RATP sous les vocables de « GPSR jour » et « GPSR nuit »). Ils disposent également de moyens internes cynotechniques³ ;

³ Si le terme « cyno-détection » désigne l'utilisation de chiens éduqués à la détection des substances explosives par olfaction, le terme « cynotechnique » renvoie spécifiquement à l'emploi de chiens de défense.

- les agents du recueil social du SIS proposent leur écoute et leur aide aux 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 ;
- des entreprises de sécurité privée interviennent, dans le cadre de contrats de sous-traitance avec la RATP, principalement pour des missions de gardiennage et de présence rassurante dans les espaces du réseau de transport, décrites au point 1.3 du DRT ;
- enfin, des entreprises de cyno-détection assurent, dans le cadre de contrats de sous-traitance avec la RATP, des 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.

11. La grille tarifaire établie par la RATP propose des tarifs horaires spécifiques à chaque prestation, dont certains varient selon le profil des agents, la plage horaire ou encore la zone géographique d'intervention. Les tarifs proposés pour 2024 sont les suivants :

Prestation	Tarifs 2024 proposés dans le cadre de la présente saisine	Tarifs 2024 proposés dans le cadre de la première saisine, ayant fait l'objet de l'avis défavorable du 23 juillet 2024
GPSR jour	104,88 €/heure	108,67 €/heure
GPSR nuit	121,96 €/heure	123,55 €/heure
Recueil social	142,10 €/heure	141,24 €/heure
Cyno-détection	225 000 € + 20% du montant des marchés en sous-traitance + montant des marchés en sous-traitance	240 000 € + 19,5 % du montant des marchés en sous-traitance
Sécurité privée	2 050 000 € + 9% du montant des marchés en sous-traitance + montant des marchés en sous-traitance	2 110 000 € + 9,3 % du montant des marchés en sous-traitance

12. S'agissant des prestations de cyno-détection et de sécurité privée, sous-traitées et qui ne concernent que le monopole légal dont jouit le SIS de la RATP, les tarifs horaires de ces prestations, réalisées par des entreprises externes et sollicitées par la RATP en application de contrats de sous-traitance, sont communicables sur demande des clients⁴.
13. Par rapport à la première saisine, le tarif 2024 des prestations directement réalisées par la RATP évolue de -3,5% pour le GPSR Jour, -1,3% pour le GPSR Nuit et +0,6% pour le recueil social. La RATP a également modifié les formules de calcul des tarifs des prestations sous-traitées pour faire apparaître explicitement le montant des marchés en sous-traitance en sus des frais de pilotage⁵.

⁴ Point 7.2 du DRT 2024.

⁵ Dans la pratique, les frais de pilotage étaient déjà facturés en sus du montant des marchés en sous-traitance. Conformément à la demande n° 2 formulée dans le cadre de l'avis du 23 juillet 2024, il était attendu de la RATP de clarifier la rédaction du DRT pour lever toute ambiguïté.

2. Analyse

14. Dans le cadre de cette seconde saisine, l'Autorité a concentré son analyse sur les éléments ayant motivé l'avis défavorable du 23 juillet 2024 susvisé. Il s'agissait pour la RATP de :
- proposer un lissage du rebasage des charges 2023 ainsi qu'une meilleure justification des évolutions de charges et du niveau de bénéfice raisonnable retenu (2.1) ;
 - conserver le taux de production des opérateurs à [90 – 100] %, dans l'attente de travaux complémentaires (2.2) ;
 - clarifier les modalités de tarification des prestations sous-traitées (2.3) ;
 - proposer une trajectoire de charges pour la période 2025-2027 (2.4).

2.1. Le revenu autorisé 2024 baisse de [1 – 2] % par rapport à la première saisine à la suite du lissage recommandé par l'Autorité

15. Dans le cadre de sa première saisine, la RATP avait fondé la tarification sur les données des comptes séparés 2023⁶ du SIS. Dans une première étape, la RATP avait projeté les charges issues des comptes séparés 2023 pour l'exercice 2024. Dans une deuxième étape, elle avait réalisé des allocations et des affectations successives des charges afin d'aboutir à une assiette de charges propre à chacune des prestations proposées dans le DRT 2024 (GPSR jour, GPSR nuit, recueil social, sécurité privée, cyno-détection). Enfin, dans une troisième étape, la RATP avait retenu un bénéfice raisonnable correspondant à un ratio EBIT sur CA de [1 – 3] %, soit une marge de [1 – 3] % appliquée à l'assiette de charges nette⁷ de chaque prestation hors sous-traitance.
16. S'agissant des prestations réalisées par la RATP (GPSR jour, GPSR nuit, recueil social), chaque tarif unitaire était ensuite calculé en rapportant chaque assiette au nombre d'heures théoriques produites par les ETP mobilisés pour la fourniture de chaque prestation, c'est-à-dire aux heures prévisionnelles de production.
17. S'agissant des prestations réalisées en sous-traitance (sécurité privée et cyno-détection), la RATP a déterminé un tarif binôme, comportant une part fixe et une part variable, permettant de couvrir les charges de pilotage compte-tenu des volumes prévisionnels.
18. **Dans le cadre de l'instruction de cette seconde saisine, l'Autorité a vérifié les éléments de réponses proposés par la RATP au regard de chacune de ses demandes.**
19. **En premier lieu, la RATP a mis en œuvre un lissage des hausses de charges dues au rebasage en réponse à la recommandation de l'Autorité.**

⁶ Ces comptes séparés sont attestés par les commissaires aux comptes de la RATP au regard des règles de séparation comptable approuvées par l'Autorité dans sa décision n° 2021-012 du 11 février 2021 relative aux règles de séparation comptable de l'EPIC RATP. 2023 correspond à l'année la plus récente pour laquelle les charges issues de la comptabilité sont disponibles pour la présente saisine.

⁷ La RATP déduit des charges d'exploitation d'autres produits annexes tels que, par exemple, des produits issus des PV (procès-verbaux d'infraction) ou de formations dispensées.

20. Si l'utilisation des données comptables les plus récentes est une bonne pratique, l'Autorité avait relevé dans son avis du 23 juillet 2024 que, pour l'exercice 2023, la RATP n'avait pas été en mesure de contenir ses charges de personnel, alors que leur plafonnement prévu lors de l'élaboration des tarifs 2023 constituait un facteur d'efficacité. Dès lors, la prise en compte des données comptables les plus récentes, alors même que la saisine intervenait déjà très tardivement après la date d'application des tarifs, avait pour principale conséquence de renchérir sensiblement les charges de personnel et, partant, le tarif des prestations non sous-traitées. Dans ces conditions, l'Autorité avait recommandé à la RATP « d'étudier la mise en œuvre d'un lissage du rebasage des charges par la RATP afin de partager les surcoûts liés à la non-atteinte des objectifs d'efficacité qu'elle s'était fixée ».
21. Pour répondre à cette recommandation dans le cadre de sa seconde saisine, la RATP a substitué aux charges réelles 2023 les projections antérieurement retenues pour établir la tarification 2023, en tenant toutefois compte d'une revalorisation des charges de personnel reflétant la suppression de leur plafonnement à +1,5 %, convenue avec Île-de-France Mobilités (IdFM) dans le cadre d'un avenant à la convention 2021-2024 que l'Autorité a pu consulter.
22. Par cette opération, le revenu autorisé global hors bénéfice raisonnable s'établit à [100 – 200] M€, en diminution de [2 – 5] M€, soit [0 – 2] %, par rapport à la première saisine. L'Autorité constate que la méthodologie de lissage adoptée conduit à faire porter l'essentiel de cette baisse sur des dépenses de sous-traitance, ne produisant qu'un effet limité sur la tarification des prestations « GPSR Jour », « GPSR Nuit » et « recueil social ». L'assiette de charges relative à ces trois prestations ne diminue que de [0,5 – 1] M€.
23. L'Autorité estime que le lissage proposé en réponse à sa recommandation est acceptable, dans la mesure où, d'une part, il permet de faire baisser le revenu autorisé et où, d'autre part, il est cohérent avec les hausses de frais de personnel acceptées par IdFM par voie d'avenant.
24. **En deuxième lieu, la RATP a fourni des éléments supplémentaires pour répondre à la demande de l'Autorité visant à mieux justifier les hypothèses utilisées pour projeter les charges 2023 à l'horizon 2024.**
25. La RATP a apporté davantage d'explications, notamment à l'appui de ses projections relatives aux effets sur les charges de personnels de la mise en œuvre des mesures résultant des négociations sur le temps de travail. De la même manière, la RATP a complété les éléments fournis relativement aux postes de charges des « matières et autres charges externes » (MACE) hors sous-traitance et de la sous-traitance relative à la cyno-détection, comme l'Autorité le demandait. Ces justifications apparaissent acceptables pour l'exercice 2024.
26. Pour les prochains DRT, l'Autorité rappelle la nécessité pour la RATP de justifier d'emblée, dès la saisine initiale, de manière claire, détaillée et auditable, l'ensemble des hypothèses prises pour élaborer sa tarification.
27. **En troisième lieu, la RATP a maintenu un niveau de bénéfice raisonnable inchangé, soit un ratio résultat sur chiffre d'affaires de [1 – 3] %.**
28. Dans la mesure où (i) ce niveau du bénéfice raisonnable est inférieur à celui retenu pour le DRT 2023, (ii) la RATP a notamment proposé un lissage des hausses de charges et (iii) la RATP a également revu à la hausse le taux de production (comme détaillé ci-dessous en partie 2.2), le niveau de bénéfice raisonnable proposé peut être admis pour le DRT 2024. Néanmoins, l'Autorité souligne la nécessité pour la RATP de justifier du niveau de bénéfice raisonnable retenu pour établir les prochaines tarifications au regard 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.

29. En synthèse, les éléments constitutifs du revenu autorisé sur lequel se fondent les tarifs 2024 sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	Montant (M€ ₂₀₂₄)
Frais de personnel et intéressement	[50 – 100]
Matières et autres charges externes dont prestations sous-traitées	[20 – 50] [20 – 50]
Prestations internes fournies par d'autres entités de l'EPIC RATP	[20 – 50]
Dotations aux amortissements	[2 – 5]
Impôts et taxes	[2 – 5]
Produits et autres charges	([2 – 5])
Bénéfice raisonnable	[2 – 5]
Revenu autorisé 2024	[100 – 200]

30. En conclusion, au regard de la proposition de lissage et des justifications apportées par la RATP, et au bénéfice des observations formulées au point 28 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 2024 est recevable.

2.2. Les nouvelles modalités d'estimation des temps non-productifs proposées pour le GPSR apparaissent acceptables pour 2024 mais devront être également prises en compte pour le recueil social dès 2024, puis mieux justifiées dès la prochaine saisine

31. La RATP détermine le volume d'heures annuel facturables des opérateurs du GPSR comme étant le produit des termes suivants :
- nombre des opérateurs GPSR exprimé en équivalents temps plein productifs, c'est-à-dire dédiés aux missions facturables et disponibles ;
 - nombre de jours de présence sur le terrain, 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 (agents opérationnels ou agents encadrants).
32. Dans le cadre de la première saisine, la RATP avait abaissé le taux de production des agents GPSR et du recueil social de [90 – 100] % à [90 – 100] %. Cet ajustement méthodologique se justifiait, selon la RATP, par une étude empirique produite par la RATP sur la base de données issues de ses logiciels opérationnels de pointage et de suivi de l'activité pour une période de six mois entre août et décembre 2023. Dans cette étude, la RATP constatait un écart entre les heures prévisionnelles et les heures réalisées imputables à plusieurs motifs de non-production, tels que les visites médicales pour reprise après inaptitude, les entretiens annuels, les temps dédiés à la préparation aux évolutions fonctionnelles et les temps d'échanges managériaux.
33. Dans son avis du 23 juillet 2024 susmentionné, l'Autorité avait estimé « *nécessaire de justifier de manière plus robuste le taux de production retenu, notamment au regard de l'obligation réglementaire d'établissement des tarifs en référence aux coûts d'un opérateur efficace. Dans l'attente de travaux complémentaires sur le sujet, l'Autorité demande à la RATP de conserver inchangé, par rapport au DRT 2023, le taux de production des opérateurs du GPSR à [90 – 100] »⁸.*

⁸ Point 49 de l'avis n° 2024-055 précité.

34. S'agissant des agents du GPSR, la RATP a proposé dans le cadre de la seconde saisine de porter à nouveau le taux de production à [90 – 100] % mais de décompter [2 – 5] jours de temps improductifs annuels supplémentaires par agent, en retrait par rapport aux [5 – 10] jours correspondant au taux de [90 – 100] % auparavant considéré⁹. La RATP indique que ces [2 – 5] jours ont été évalués à partir de la moyenne des écarts entre les données de planification et les données de réalisation, issues des outils opérationnels de pointage et de suivi de l'activité pour la période comprise entre janvier et août 2024.
35. L'Autorité considère que ces nouvelles modalités de prise en compte des temps non-productifs pour les agents GPSR constituent une amélioration de la tarification proposée par rapport à la première saisine et est ainsi acceptable pour la tarification 2024¹⁰. Cependant, la justification du calcul de [2 – 5] jours devra être renforcée dès la prochaine saisine relative au DRT 2025, notamment (i) en établissant un lien direct entre cette valeur et les données issues des outils opérationnels de pointage et de suivi de l'activité et (ii) en inscrivant la prise en compte des temps non-productifs dans une trajectoire compatible avec son programme d'opérateur efficace.
36. S'agissant des agents du recueil social, la RATP n'a pas fait évoluer sa méthodologie d'estimation des temps improductifs et reconduit à l'identique un taux de production de [90 – 100] %. Interrogée sur ce choix, la RATP n'a été en mesure de justifier ni le recours à un taux de production (en lieu et place d'un nombre de jours annuel fixe par agent) ni le niveau du taux proposé, produisant même, en réponse aux questions de l'Autorité, une première analyse aboutissant à un taux de production équivalent à [90 – 100] % pour l'année 2024.
37. Dès lors, vu l'imprécision manifeste de l'hypothèse de taux de production retenue pour les agents du recueil social et vu l'absence de justification du recours à un taux plutôt qu'au décompte d'un nombre de jours annuels, l'Autorité considère que la méthodologie adoptée par la RATP n'est pas acceptable.
38. En conséquence, et en l'absence d'autre piste de prise en compte des temps improductifs, l'Autorité considère qu'il convient de retenir, pour évaluer le temps productif des agents du recueil social, la même méthodologie que celle adoptée pour les agents GPSR, en retenant, pour 2024, un taux de production de [90 – 100] % et une hypothèse – à justifier comme indiqué au point 35 ci-dessus – de [2 – 5] jours de non-production supplémentaires. Selon les estimations de l'Autorité, cet ajustement conduirait à une baisse de [2 – 4] % du tarif de la prestation de recueil social, toutes choses égales par ailleurs.
39. Par ailleurs, l'Autorité demande à la RATP d'aligner, dès la prochaine saisine relative au DRT 2025, la méthodologie de traitement des temps non-productifs des agents du recueil social sur celle retenue pour les agents du GPSR, en justifiant plus finement les hypothèses de temps improductifs retenues tout en les inscrivant dans une trajectoire d'amélioration de l'efficacité.

N°	Demande	Échéance
1	Justifier de manière robuste le calcul de [2 – 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.	DRT 2025
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.	DRT 2025

⁹ Point 48 de l'avis n° 2024-055 précité.

¹⁰ « Le recours à un taux de (non-)production ne paraît pas pertinent d'un point de vue méthodologique, dès lors qu'il conduit à considérer que les [temps improductifs considérés] sont proportionnels au temps de présence terrain », cf. point 48 de l'avis n° 2024-055 précité.

2.3. Si l'adoption d'une tarification binôme pour les prestations sous-traitées est bienvenue, la RATP devra s'assurer de sa cohérence avec la structure de coûts

40. Dans son avis du 23 juillet 2024, l'Autorité demandait que les modalités de tarification des prestations sous-traitées soient clarifiées. Il apparaissait en effet que la formulation précédente faisait uniquement apparaître la couverture des frais de pilotage de la RATP. La RATP a modifié les formules de calcul des tarifs dans le DRT 2024 pour faire apparaître explicitement le montant des marchés en sous-traitance en sus des frais de pilotage.
41. L'Autorité considère que l'adoption d'une tarification binôme pour les prestations en sous-traitance est adaptée aux activités concernées en ce qu'elle est de nature à limiter le risque de sur-couverture des coûts dans le cas d'un volume de commande de prestations supplémentaires, alors que les coûts de pilotage associés à l'activité présentent des possibilités de rendements croissants. Toutefois, l'Autorité relève que le dimensionnement des composantes fixes et variables de ces tarifs devrait être davantage justifié au regard de la structure de coûts sous-jacente relative au pilotage de chacune des prestations sous-traitées.

N°	Demande	Échéance
3	Justifier la tarification des prestations sous-traitées au regard de la structure de coûts.	DRT 2025

2.4. La trajectoire de charges fournie pour 2025-2027 devra se traduire en une trajectoire tarifaire reflétant la dynamique d'efficacité

42. Dans son avis du 23 juillet 2024 précité, l'Autorité avait demandé que soit mené « *un exercice prospectif [sur la trajectoire de charges] pour la nouvelle saisine relative au DRT 2024 à l'horizon trois ans (2025-2027)* ».
43. La RATP a proposé une trajectoire exprimée en euros constants (€2024) établie comme la somme des cinq composantes suivantes :
- les frais de personnel ;
 - les dotations aux amortissements propres au service interne de sécurité de la RATP ;
 - les frais transversaux, notamment les matières et autres charges externes relatives au service interne de sécurité de la RATP sûreté ;
 - les frais relatifs aux prestations internes fournies par d'autres entités de l'EPIC RATP ;
 - les MACE externes relatives aux prestations sous-traitées.
44. L'Autorité observe que la trajectoire de charges ainsi construite poursuit une tendance haussière. En particulier, les charges hors sous-traitance évoluent de près de + **[0 – 2]** %/an hors inflation. Cette première projection indicative des charges à un horizon de 3 ans constitue un premier jalon de la démarche visant à proposer, d'ici le DRT 2026 une tarification pluriannuelle que l'Autorité a demandé à la RATP d'étudier¹¹. Cette projection pluriannuelle doit offrir une meilleure visibilité à IdFM et aux autres clients éventuels, tout en renforçant l'engagement de la RATP dans une dynamique d'amélioration continue de son efficacité.

¹¹ Demande n° 8 de l'avis n° 2024-055 précité.

45. Dans le prolongement de la démarche ainsi initiée, l'Autorité recommande d'utiliser un modèle tarifaire unique, liant dans un seul fichier calculatoire les justifications relatives à la tarification des prestations de sûreté pour le DRT 2025 avec la projection pluriannuelle à horizon 2027. Il s'agira pour la RATP de préciser et compléter cette projection indicative dès cette prochaine saisine pour répondre aux trois demandes suivantes :
46. **En premier lieu, la RATP devra identifier dans son modèle de projection les postes susceptibles de varier selon l'indice des salaires des transports (IST) ou l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH), pour que leur sensibilité à l'inflation puisse être analysée et, le cas échéant, comparée ex-post, comme demandé précédemment¹².**
47. **En deuxième lieu, la RATP devra inscrire cette trajectoire dans le cadre de régulation applicable** en tenant compte, d'une part, d'un bénéfice raisonnable évalué au regard d'un contexte pluriannuel et des risques effectivement supportés compte-tenu des dispositions conventionnelles pouvant exister, notamment donner de la visibilité sur les volumes commandés, d'autre part, de la notion d'opérateur efficace, en établissant un lien entre la structure de coûts et les objectifs de performance détaillés dans le cadre du programme de l'opérateur efficace.
48. **En troisième lieu, la RATP devra traduire la trajectoire de charges aujourd'hui fournie en une trajectoire tarifaire pour chacune des prestations proposées.**
49. En outre, afin d'assurer par construction la cohérence méthodologique, l'intégrité technique et le caractère nécessairement auditable de ces trajectoires, l'Autorité recommande à la RATP de s'appuyer sur un modèle tarifaire unique justifiant des tarifs objets de la saisine et des trajectoires indicatives associées.

N°	Demande	Échéance
4	Fournir, pour chaque prestation, une trajectoire tarifaire indicative prenant notamment en compte la notion d'opérateur efficace pour la période 2026-2027.	DRT 2025

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

¹² Cf. point 46 de l'avis n° 2023-018 susvisé.

Émet l'avis suivant

S'agissant des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP, l'Autorité émet un avis favorable sur la tarification des prestations suivantes pour 2024 :

- GPSR Jour ;
- GPSR Nuit ;
- sécurité privée ;
- cyno-détection.

S'agissant de la prestation de recueil social, l'Autorité émet un avis favorable à hauteur du tarif recalculé pour tenir compte d'un taux de production de [90 – 100] % et de [2 – 5] jours de temps improductifs supplémentaires annuels par agent, selon une méthodologie identique à celle validée pour établir les tarifs GPSR.

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 16 janvier 2025.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE 1 – RÉCAPITULATIF DES DEMANDES FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Demande	Échéance
1	Justifier de manière robuste le calcul de [2 – 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.	DRT 2025
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.	DRT 2025
3	Justifier la tarification des prestations sous-traitées au regard de la structure de coûts.	DRT 2025
4	Fournir, pour chaque prestation, une trajectoire tarifaire indicative prenant notamment en compte la notion d'opérateur efficace pour la période 2026-2027.	DRT 2025

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