

Document de référence et de tarification des prestations de sûreté

2026/2027



GRoUPE
RATP

The logo for GROUPE RATP is located in the bottom right corner. It consists of the words "GRoUPE" and "RATP" stacked vertically. The letter "o" in "GROUPE" is stylized with a green circular graphic element. The entire logo is enclosed in a dark blue rectangular border.

SOMMAIRE

Sommaire.....	2
Avertissement	5
Préambule	6
Objet, publication et validité du document	6
Glossaire	9
1 Les moyens d'action à disposition du service interne de securite de la RATP	10
1.1 Les agents du Groupe de Protection et de sécurité des réseaux (GPSR)	11
1.1.1 Le cadre juridique spécifique d'intervention	11
1.1.2 Les prérogatives de droit commun	12
1.1.3 Les prérogatives dévolues spécifiquement au GPSR	13
1.1.4 Organisation opérationnelle des interventions.....	15
1.1.5 Conditions d'exercice du métier d'agent GPSR	15
1.2 Le recueil social – spécificité réseau Métro/RER	16
1.2.1 La politique de lutte contre la grande exclusion	16
1.2.2 Organisation opérationnelle des interventions.....	17
1.3 Les entreprises de sécurité privée – hors cynotechnique.....	17
1.3.1 Le cadre juridique spécifique d'intervention	18
1.3.2 Les prérogatives de droit commun	18
1.3.3 Organisation opérationnelle des interventions.....	18
1.3.4 Conditions d'exercice du métier d'agent de sécurité privée	19
1.4 Les entreprises de sécurité privée - cynotechnique.....	19
1.4.1 Le cadre juridique spécifique d'intervention	19
1.4.2 Organisation opérationnelle des interventions.....	20
1.4.3 Conditions d'exercice du métier d'agent de sécurité privée- cynotechnique	21
1.5 Missions exclues du périmètre d'intervention	21

2	Prérequis à la réalisation des prestations opérationnelles de sûreté des réseaux et du patrimoine	22
2.1	Prérequis administratifs	22
2.1.1	Constatation et verbalisation des infractions relatives à la police des transports	22
2.1.2	Dépôt de plainte pour le compte des Clients ou parties prenantes	23
2.1.3	Exploitation des systèmes de vidéoprotection et de vidéosurveillance en temps réel et en temps différé	23
2.2	Prérequis techniques.....	23
2.3	Prérequis de santé et sécurité au travail.....	24
3	Structure et organisation opérationnelle du service interne de securite de la RATP	26
3.1	Organisation opérationnelle	26
3.2	Structures de soutien du service interne de sécurité de la RATP.....	28
3.2.1	Un centre de formation professionnelle dédié	28
3.2.2	Une mission d’audit et d’inspection interne.....	28
3.2.3	Une entité SI qui assure une veille technologique	28
3.2.4	Une mission défense transversale.....	29
3.2.5	Une entité en charge de la conception des dispositifs	29
3.2.6	Une équipe en charge de la coordination de la prévention sociale.....	29
4	Notre offre de service	30
4.1	Les activités de sûreté des réseaux et du patrimoine réalisées par les agents du GPSR.....	30
4.1.1	Objectifs	30
4.1.2	Structure des prestations GPSR Jour et GPSR Grande Nuit.....	30
4.1.3	Missions	31
4.2	Le recueil social – Spécificité pour le réseau Métro/RER	38
4.2.1	Objectifs	38
4.2.2	Missions.....	38
4.3	Les activités de sûreté des réseaux et du patrimoine réalisées par des agents de de sécurité privée – hors cynotechnique	39
4.3.1	Objectifs	39
4.3.2	Missions	40
4.4	Les entreprises de sécurité privée - cyno technique - Spécificité pour le réseau Métro/RER42	
4.4.1	Objectifs	42

4.4.2	Missions	43
4.5	Périmètre d'exécution des missions de l'offre de service	43
5	Causes d'exonération de réalisation des prestations opérationnelles de sûreté des réseaux et du patrimoine	45
6	Processus de commande et de conventionnement	49
6.1	Modalités contractuelles	49
6.2	Détermination du besoin et proposition de Convention, en ce qui concerne les prestations prévues à l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports	51
6.2.1	Expression du besoin par le Client	52
6.2.2	Analyse, conseil et proposition d'offre adaptée aux besoins exprimés par le Client....	52
6.2.3	Validation de l'offre par le Client.....	53
6.2.4	Formalisation et signature de la Convention.....	53
6.3	Traitement des demandes de modification en cours d'exécution de la Convention, en ce qui concerne les prestations prévues à l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports ...	53
6.4	Conseil et ajustement d'un dispositif de sécurisation avec le Client dans le cadre d'une Convention, en ce qui concerne les prestations prévues à l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports	54
6.5	Gouvernance des Conventions	55
6.6	Responsabilités.....	55
6.7	Litiges	55
7	Barèmes de tarification et facturation	56
7.1	Principes généraux	56
7.2	Prix des prestations du service interne de sécurité.....	56
7.3	Facturation	58
7.3.1	Prestations exercées au titre des alinéas 2 à 5 de l'art L. 2251-1-2 du code des transports.....	58
7.3.2	Prestations exercées à la demande au titre de l'alinéa 6 de l'art L. 2251-1-2 du code des transports	58
8	Politique de confidentialité	59
9	Annexes	61
	Annexe 1 : Modèle de convention de prestations de sûreté fournies à la demande.....	61
	Annexe 2 : Grille tarifaire des prestations sous-traitées	1

AVERTISSEMENT

Ce document est la propriété du service interne de sécurité de la RATP et ne peut être reproduit, même partiellement, sans son autorisation.



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ
DESTINÉ AUX AUTORITES ORGANISATRICES DES MOBILITES, AUX OPÉRATEURS DE TRANSPORTS
PRÉSENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

*VERSION APPROUVE PAR L'AVIS CONFORME N° 2026-076 DU 1ER SEPTEMBRE 2026 DE L'AUTORITE DE REGULATION DES
TRANSPORTS EN APPLICATION DE L'ARTICLE R. 2251-59 DU CODE DES TRANSPORT – SEPTEMBRE 2026
« LE CARACTERE EXECUTOIRE DE LA TARIFICATION PREVUE PAR LE PRESENT DRT EST SUBORDONNE A L'AVIS
CONFORME DE L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS »*

PREAMBULE

OBJET, PUBLICATION ET VALIDITE DU DOCUMENT

Le présent DRT a vocation, conformément aux dispositions de l'article L. 2251-1-2 et des articles R. 2251-54 à R. 2251-63 du code des transports, à proposer aux Clients de la RATP des prestations réalisées dans des conditions non discriminatoires, et d'en justifier les tarifs pour les années 2026 et 2027.

Le caractère exécutoire de la tarification est subordonné à l'avis conforme de l'Autorité de Régulation des Transports. Le document, dans sa version à jour, sera disponible sur le site Internet du service interne de sécurité de la RATP : ratpgroup.com/fr/solutions-et-expertises/surete/

Le service interne de sécurité de la RATP publie dans un premier temps le projet de document de référence et de tarification des prestations de sûreté sur son site Internet dédié en version « *Pour avis* » afin que les acteurs intéressés puissent faire part de leurs remarques.

Durant le mois suivant la publication du présent projet, les avis peuvent être envoyés à l'adresse électronique RATPSURETE-demande-DRT@ratp.fr, avec mention de l'objet « *Avis DRT 2026/2027* ». Conformément aux dispositions de l'article R. 2251-59 du code des transports, les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans un délai d'un mois.

A l'issue de cette période d'un mois, le service interne de sécurité de la RATP procède à une nouvelle publication de son projet de document de référence et de tarification des prestations de sûreté, modifié pour tenir compte des avis exprimés, dans une version « *Projet* » accompagnée d'une mention précisant que le caractère exécutoire de la tarification est subordonné à l'avis conforme de l'Autorité de Régulation des Transports.

Le document ayant fait l'objet d'un avis conforme de l'Autorité de Régulation des Transports sera publié dans sa version définitive. Conformément aux dispositions de l'article R. 2251-61 du code des transports, la tarification définitive aura un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2026. Le document sera révisé en tant que de besoin, notamment en cas d'adjonction d'une prestation nouvelle.

Au travers du présent document, conformément à l'article L. 2251-1 et à l'article R. 2251-55 du code des transports, et sans préjudice des actions qu'il peut être tenu de mener à la demande expresse de l'autorité publique, le service interne de sécurité de la RATP propose des prestations de sûreté (dans les conditions prévues au présent DRT) concourant notamment à :

- la sûreté des voyageurs et la sauvegarde de leurs biens ;



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ
DESTINÉ AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DES MOBILITÉS, AUX OPÉRATEURS DE TRANSPORTS
PRÉSENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

VERSION APPROUVÉE PAR L'AVIS CONFORME N° 2026-076 DU 1ER SEPTEMBRE 2026 DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES
TRANSPORTS EN APPLICATION DE L'ARTICLE R. 2251-59 DU CODE DES TRANSPORTS – SEPTEMBRE 2026
« LE CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DE LA TARIFICATION PRÉVUE PAR LE PRÉSENT DRT EST SUBORDONNÉ À L'AVIS
CONFORME DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS »

- l'assistance aux agents de l'entreprise et leur protection ;
- la protection du patrimoine appartenant à l'entreprise (opérateurs de transport, ainsi que gestionnaire d'infrastructure comme visé à l'article L. 2142-3 du code des transports et aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) ou utilisé par elle pour l'exercice de ses activités ;
- la prévention des actes d'incivilité et de délinquance.

Le service interne de sécurité de la RATP est susceptible de fournir ces prestations aux Clients mentionnés aux articles L. 2251-1-2 et II du R. 2251-54 du code des transports (Autorités organisatrices des mobilités, opérateurs de transport).

Les prestations relevant des alinéas 2 à 5 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports s'exercent dans les emprises immobilières de l'infrastructure du Réseau Express Régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont la RATP est gestionnaire. Elles se réalisent également dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux. En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, ces missions s'exercent dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la RATP exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du présent code, jusqu'aux échéances prévues au même article L. 1241-6. Pour l'exercice de ces prestations, la RATP est rémunérée par Ile-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.

Cette même mission peut également, au titre de l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports et à leur demande, s'exercer au profit d'IDFM ou de toute autre autorité organisatrice des mobilités à qui cette autorité a délégué sa compétence, ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés ci-avant et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région d'Ile-de-France. Pour ces prestations relevant de l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports, la RATP est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.

Relèvent de la convention pluriannuelle conclue avec IDFM et des cadres formalisés concernant les prestations à la demande, conformément au même article L. 2251-1-2 du code des transports, les règles qui traduisent un accord contractuel entre la RATP et ses Clients. Doivent ainsi figurer dans cette convention et ces cadres formalisés les stipulations relatives aux objectifs, commandes, niveau de performance, moyens, responsabilités et facturation. Le présent DRT a, quant à lui, vocation à proposer aux clients des prestations réalisées dans des conditions non discriminatoires, et d'en justifier le tarif, ce dernier faisant l'objet d'un avis conforme de l'ART pour être exécutoire.

Eu égard à la complémentarité entre le DRT et les conventions/cadres formalisés conclus avec les Clients, le DRT est susceptible de traiter des questions mentionnées dans la convention pluriannuelle et les cadres formalisés au titre du caractère non discriminatoire et de la justification des tarifs.

Toutefois, l'objet de ces instruments n'étant pas identique, ils peuvent s'écarter l'un de l'autre, sous réserve de préserver le principe de non-discrimination.

Par conséquent, si une clause à cette convention ou cadre formalisé, ou un avenant, a une incidence sur les dispositions du DRT en mettant en cause le principe de non-discrimination ou la justification du tarif, cette clause, ou l'avenant, ne sera applicable qu'à compter de l'entrée en vigueur d'un nouveau DRT le prenant en compte, après avis conforme de l'ART.

Pour l'exercice de ces prestations, le service interne de sécurité de la RATP s'appuie sur et est en interface avec d'autres parties prenantes, à savoir : les exploitants désignés par les Clients, ainsi que le gestionnaire d'infrastructure visé aux articles L. 2142-3 du code des transports et aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Le cas échéant, des protocoles d'accord opérationnels sont conclus entre le service interne de sécurité de la RATP (SIS) et les parties prenantes visées ci-dessus.

GLOSSAIRE

AOM	Autorité Organisatrice des Mobilités
ART	Autorité de Régulation des Transports
BRF	Brigade des Réseaux Franciliens
CCDS	Centre de Conception des Dispositifs de Sécurisation de la RATP
CCOS PP	Centre de Coordination Opérationnelle de Sécurité de la Préfecture de Police
CHAPSA	Centre Hospitalier d'Accueil pour les Personnes Sans Abris de Nanterre
CLSPD	Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance
DRT	Document de Référence et de Tarification des prestations de sécurité
ESI	Espace Solidarité Insertion
FSI	Forces de Sécurité Intérieure
GI	Gestionnaire d'infrastructure (article L. 2142-3 code des transports et articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris)
GLTD	Groupe Local de Traitement de la Délinquance
GPSR	Groupe de Protection et de Sécurité des Réseaux
IDFM	Ile-de-France Mobilités
OPJ	Officier de Police Judiciaire
PC	Postes de Commandement de RATP Sûreté
PP	Préfecture de Police
PDT	Police Des Transports
SI	Système d'information
SIS	Service Interne de Sécurité de la RATP
SDRPT	Sous-Direction Régionale de la Police des Transports
SGDSN	Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale
UCSTC	Unité de Coordination de la Sécurité dans les Transports en Commun
ZSP	Zone de Sécurité Prioritaire

1 LES MOYENS D'ACTION A DISPOSITION DU SERVICE INTERNE DE SECURITE DE LA RATP

La spécificité des transports en commun d'Ile-de-France, sur lesquels le SIS de la RATP intervient, est caractérisée par une concentration de flux massifs de voyageurs, générant une délinquance spécifique et constituant une cible potentielle pour une attaque terroriste. Il y a de manière générale une surreprésentation de l'Ile-de-France dans la criminalité et particulièrement dans les manifestations de délinquance et d'incivilités constatées dans les transports en commun : atteintes à l'encontre des voyageurs (violences, vols avec violences, atteintes sexuelles, vols à la tire), atteintes à l'encontre des agents (outrages et menaces, atteintes physiques) et atteintes aux biens (graffitis, jets de projectiles).

Les espaces et les véhicules de transport en commun d'Ile-de-France constituent, de surcroît, une cible privilégiée pour des actions terroristes cherchant à obtenir le retentissement le plus large possible dans la population et auprès des autorités (cf. attentats de Madrid, Londres ou Bruxelles), tant du fait du nombre de victimes que de l'impact sur l'activité économique de la région capitale.

La sûreté contribue fortement au confort et au sentiment de sécurité ressenti des voyageurs, c'est la raison pour laquelle elle représente un enjeu stratégique pour les Autorités Organisatrices des Mobilités et les exploitants de service de transport d'Ile-de-France. A cet égard, les articles L. 2251-1 et suivants du code des transports confient au SIS, la mission 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. Sans préjudice de la compétence générale de la police nationale et de la gendarmerie nationale, ce SIS a pour mission de prévenir les atteintes à l'ordre public dans les lieux relevant de sa compétence. La prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics est un axe prioritaire de leur action. Il contribue à la lutte contre le terrorisme. Pour répondre efficacement à ces exigences le SIS organise, coordonne et met en œuvre une politique de sûreté définie par IDFM qui passe par l'utilisation de moyens divers et complémentaires :

- le Groupe de Protection et de Sécurité des Réseaux (GPSR), composé de près de mille agents, renforcé par une structure d'Etat Major, chargée d'assurer, de manière globale, le pilotage et la coordination des moyens du SIS. L'Etat Major pilote et gère les relations avec les Clients. Il assure le déploiement opérationnel des moyens du SIS pour accomplir les prestations contractualisées en cohérence avec l'analyse des besoins validée par les Clients et les actions menées par les pouvoirs publics. L'action de ces moyens humains est complétée par des dispositifs techniques (tels que vidéoprotection, vidéosurveillance, alarmes intrusions) ;
- une entité spécialisée, le Recueil Social, en charge de mener des actions de prévention solidarité pour venir en aide aux personnes en situation de marginalisation ou d'exclusion présentes dans les espaces de transport ;

- des entreprises privées de sécurité (prestataires externes), missionnées et pilotées par le SIS qui interviennent dans le cadre de missions matérielles et accessoires, telles que la cynotechnique, de la surveillance et de la présence rassurante dans les espaces.

1.1 LES AGENTS DU GROUPE DE PROTECTION ET DE SECURITE DES RESEAUX (GPSR)

La sécurité des citoyens est de la responsabilité de l'Etat. Cette mission relève des services publics de sécurité que sont la Police et la Gendarmerie Nationales.

Néanmoins, depuis la loi du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité intérieure (LOPPSI) le législateur réaffirme régulièrement que les moyens du SIS « *concourent à la sécurité générale et sont un acteur à part entière de la sécurité intérieure¹* ».

La loi n°2025-379 du 28 avril 2025 prévoit ainsi expressément que le SIS a « *pour mission de prévenir les atteintes à l'ordre public dans les lieux* » relevant de sa compétence, consacrant ainsi sa mission de police administrative spéciale.

Les agents GPSR, composante majoritaire du SIS, se sont vus reconnaître un certain nombre de prérogatives spécifiques, de nature à leur permettre de mieux répondre aux particularités de la délinquance et des incivilités présentes sur le réseau multimodal et interconnecté, par lequel transitent, chaque jour, des millions de voyageurs. Ils interviennent également en collaboration avec les Forces de Sécurité Intérieure, afin de répondre aux besoins de sécurisation dans les transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

L'activité du SIS résulte principalement de prescriptions du code des transports :

- les articles L. 2251-1 à L. 2251-9, et R. 2250-1 à R. 2251-71 portent une reconnaissance des spécificités et un cadre à l'activité du SIS ; ces dispositions fixent, très explicitement, les missions du SIS dans le cadre d'une mission de prévention ;
- l'article L. 2241-1 qui attribue au SIS précité certaines fonctions de police judiciaire.

1.1.1 Le cadre juridique spécifique d'intervention

Le SIS est investi d'une mission de service public qui consiste, notamment, à :

- veiller à la sécurité des personnes et des biens ;

¹ Loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité
Loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure

- protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine ;
- veiller au bon fonctionnement du service ;
- prévenir les actes d'incivilité et de délinquance, et notamment les violences et les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics
- prévenir les atteintes à l'ordre public ;
- coordonner et/ou réaliser des actions de prévention et de sensibilisation ;
- intégrer les obligations réglementaires en matière de risques, notamment terroriste ;
- mener des actions de prévention solidarité pour les personnes en situation d'exclusion ;
- surveiller des biens meubles ou immeubles ;
- fournir des services de surveillance par des systèmes électroniques de sécurité.

Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières de l'infrastructure du Réseau Express Régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont la RATP est gestionnaire. Elle s'exerce également dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.

En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la RATP exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du présent code, jusqu'aux échéances prévues au même article L. 1241-6.

Dans ces hypothèses, le SIS est rémunéré pour l'exercice de cette mission par Ile-de-France Mobilités dans le cadre d'une Convention pluriannuelle.

Cette même mission peut également, à leur demande, s'exercer au profit d'IDFM ou de toute autre autorité organisatrice des mobilités à qui cette autorité a délégué sa compétence, ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés ci-avant et pour les services de transport routier réguliers, ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région d'Ile-de-France.

Dans cette hypothèse, le SIS est rémunéré par le demandeur.

Enfin, lorsqu'ils se trouvent sur les sites d'interconnexion des réseaux RATP et SNCF, les agents du GPSR pourront intervenir en zone SNCF (espaces et véhicules) de façon occasionnelle et dans le respect de strictes conditions fixées par l'article L. 2251-1-3 du code des transports.

Pour lui permettre d'assurer les missions qui lui sont dévolues, le SIS assure le pilotage et la coordination des agents du GPSR et des autres moyens et ressources, humaines et technologiques.

1.1.2 Les prérogatives de droit commun

Ces agents disposent de pouvoirs et de prérogatives nécessaires à l'exercice de leurs fonctions :



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ
DESTINÉ AUX AUTORITES ORGANISATRICES DES MOBILITES, AUX OPÉRATEURS DE TRANSPORTS
PRÉSENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

*VERSION APPROUVEE PAR L'AVIS CONFORME N° 2026-076 DU 1ER SEPTEMBRE 2026 DE L'AUTORITE DE REGULATION DES
TRANSPORTS EN APPLICATION DE L'ARTICLE R. 2251-59 DU CODE DES TRANSPORT – SEPTEMBRE 2026
« LE CARACTERE EXECUTOIRE DE LA TARIFICATION PREVUE PAR LE PRESENT DRT EST SUBORDONNE A L'AVIS
CONFORME DE L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS »*

- **pouvoir d'appréhension en cas de flagrant délit** : en cas de commission de crime / délit flagrant puni d'une peine d'emprisonnement, tout agent peut appréhender l'auteur de l'infraction pour le conduire devant un Officier de Police Judiciaire (OPJ) ;
- **possibilité d'entraver**, au moyen de menottes, un individu qui se révèle dangereux pour autrui ou pour lui-même, ou un individu susceptible de vouloir prendre la fuite ;
- **inspection visuelle et fouille de bagages** : un agent peut demander au voyageur d'ouvrir son bagage pour pouvoir en voir le contenu, et il peut, avec l'accord du propriétaire, soulever les objets se trouvant dans le bagage pour voir ce qu'il contient ;
- **palpation préventive de sécurité** : un agent peut effectuer une recherche extérieure d'objets dangereux pour la sécurité, pour vérifier qu'une personne n'a pas sur elle de tels objets pouvant servir à commettre une infraction. Cette prérogative est encadrée par un arrêté préfectoral qui en fixe le contour et la durée.

1.1.3 Les prérogatives dévolues spécifiquement au GPSR

La sûreté des transports publics en Ile-de-France nécessite, pour prévenir la délinquance et les incivilités dans l'emprise du réseau souterrain mais également de surface, caractérisés par leur forte densité, leur grande fréquence de passage des véhicules, le très grand nombre de voyageurs, dans des espaces essentiellement confinés et soumis à des risques particuliers, l'exercice de prérogatives spécifiques détenues par les agents du GPSR, qu'ils ne partagent pas avec les autres agents de sécurité privée qui évoluent sur les réseaux de transport de la RATP, et auxquels sont confiées d'autres activités de sûreté.

Ils disposent ainsi de :

- **pouvoir d'éviction** : cette prérogative permet aux agents du GPSR de contraindre physiquement une personne en infraction tarifaire ou comportementale, mais également une personne qui refuserait de se soumettre à l'inspection visuelle / fouille de son bagage ou encore à une palpation de sécurité, à descendre d'un véhicule ou à sortir d'un espace de la RATP, lorsque cette personne a refusé d'obtempérer aux demandes de l'agent.

Cette prérogative est encadrée et sa mise en œuvre doit faire l'objet, sans délai, d'une information à l'OPJ territorialement compétent du recours à la contrainte à l'égard d'un individu.

- **caméras-piétons** : le SIS peut équiper ses agents du GPSR de caméras individuelles dans le cadre de leurs interventions.
- **travail avec dispense du port de la tenue (armé et non armé)** : en principe, un agent du GPSR exécute ses missions en tenue, cependant, par exception, il peut intervenir en civil pour tout type de mission pour lesquelles il est formé, agréé par la Préfecture et habilité par un ordre de mission de l'entreprise. L'agent en civil peut être armé et non armé.
- **véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage** : les véhicules des agents du SIS ont le statut de « véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage » et sont équipés d'avertisseurs sonores et lumineux. En cas de nécessité et sur ordre du Poste de Commandement de RATP Sûreté (PC), ils peuvent faire usage de leurs avertisseurs sonores et

lumineux, dépasser les vitesses maximales autorisées et emprunter les voies réservées à certaines catégories de véhicules. Il faut cependant qu'il y ait urgence de la mission et absence de mise en danger des autres usagers.

- **constatation des infractions à la police des transports** : les agents du GPSR qui sont assermentés par le Tribunal judiciaire, peuvent constater les infractions à la police des transports, et proposer, le cas échéant, une transaction immédiate au contrevenant, ou verbaliser tout contrevenant ne pouvant / ne voulant pas payer sur place. Depuis la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, complétée par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, le contrevenant a l'obligation de rester à disposition des agents pendant le temps nécessaire à l'information et la décision de l'OPJ, en ce compris sa mise en œuvre. Sur décision de l'OPJ, ils peuvent conduire l'auteur de l'infraction devant lui ou le retenir le temps nécessaire à son arrivée ou à celle d'un agent de police judiciaire agissant sous son contrôle. La soustraction à l'obligation de rester à disposition des agents verbalisateurs constitue un délit.
- **vente à la sauvette et saisies** : les agents assermentés de la RATP peuvent constater par P.V. le délit de vente à la sauvette commis dans les véhicules et les espaces de transport guidés prévu par le code pénal ou déposer plainte sur ce même fondement. Ils peuvent saisir les marchandises vendues sans autorisation dans les véhicules et espaces de transport guidé. Les agents du GPSR peuvent également constater ce délit lorsqu'il est commis aux abords immédiats des emprises immobilières relevant de leur compétence et procéder aux saisies dans les mêmes conditions que dans ces emprises immobilières.
- **mission sur voie publique** : l'intervention des agents du GPSR sur la voie publique est possible si leur présence est indispensable à la bonne exécution de leurs missions et après délivrance d'un ordre de mission précisant la date / la durée / le lieu et l'objet de leur intervention. Ils peuvent également intervenir, sans ordre de mission, sur voie publique, aux abords immédiats des emprises immobilières relevant de leur compétence dans le cadre du délit de vente à la sauvettes, ou pour la poursuite d'infractions à la police des transports commises dans ces emprises immobilières.
- **palpation préventive de sécurité hors encadrement réglementaire** : un agent peut effectuer une recherche extérieure d'objets dangereux pour la sécurité, pour vérifier qu'une personne n'a pas sur elle de tels objets pouvant servir à commettre une infraction. Cette prérogative peut être mise en œuvre, avec le consentement exprès de la personne, en l'absence d'arrêt constatant les circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique ou d'arrêt instituant un périmètre de protection, si des éléments objectifs indiquent qu'une personne pourrait détenir des objets susceptibles de présenter un risque pour la sécurité des personnes ou des biens
- **armes de catégories B et D** : qu'ils interviennent en tenue ou en civil, les agents du GPSR sont dotés d'armes de catégorie B (arme à feu, générateurs d'aérosols incapacitants ou lacrymogènes) et d'armes de catégorie D (matraques télescopiques et bâton de défense de type "tonfa").

- **présence au sein des salles d'information et de commandement relevant de l'Etat** : des agents du SIS peuvent être présents au sein des salles d'information et de commandement relevant de l'Etat afin de visionner les images de vidéoprotection transmises en temps réel depuis les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs de la RATP, aux seules fins de faciliter la coordination entre le SIS et les agents de la police nationale.

1.1.4 Organisation opérationnelle des interventions

1.1.4.1 Modalités d'intervention

Les vacations de huit (8) heures des équipes GPSR sont décomposées de la manière suivante :

- 35 minutes (incompressibles) dédiées à la préparation de la mission,
- 30 minutes (incompressibles) dédiées à la fin de la mission
- et deux pauses de 15 minutes obligatoires.
- Le temps terrain est d'une durée théorique de 6h25 maximum pour une vacation de 8 heures.

Ils interviennent selon les modalités suivantes :

- ils assurent un programme d'interventions défini en avance en réponse aux demandes des Clients du SIS correspondant aux besoins sûreté évalués et aux Conventions liant le SIS à ses Clients ;
- ils interviennent sur appel du PC Sûreté ;
- ils interviennent pour constater, par PV, les infractions à la police des transports ;
- ils interviennent afin d'appréhender les auteurs de délits et crimes flagrants conformément aux dispositions du code de procédure pénale.

1.1.4.2 Dimensionnement des équipes

L'environnement, le contexte du réseau de transport francilien et extérieur, les jours et heures d'intervention, doivent faire l'objet d'un examen attentif pour chaque intervention. Ces différents éléments doivent être analysés par l'Etat Major du SIS ou le PC Sûreté pour déterminer la constitution de l'équipe la plus adaptée de façon à ce qu'elle puisse assurer pleinement son rôle de dissuasion tout en assurant sa propre sécurité. La composition des équipes peut donc évoluer en fonction des événements sûreté (Vigipirate, événementiel...).

1.1.5 Conditions d'exercice du métier d'agent GPSR

Les agents GPSR composant le SIS doivent notamment respecter les conditions suivantes pour exercer leurs missions :

- être apte physiquement à exercer le métier d'agent du SIS ;
- ne pas avoir fait l'objet de condamnation inscrite au bulletin N°2 du casier judiciaire et ne pas avoir commis d'actes contraires à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs, à la sécurité des

personnes et des biens, éventuellement mentionnés dans les fichiers informatisés des autorités (L. 2251-2 du code des Transports) ;

- ne pas avoir fait l'objet d'une décision d'incompatibilité avec l'exercice des fonctions ou des missions de sécurité envisagées dans le cadre d'une enquête administrative (L. 114-2 du code de la Sécurité Intérieure) ;
- pouvoir bénéficier d'une autorisation individuelle de port d'arme, délivrée par l'autorité administrative compétente, renouvelée tous les 5 ans après une nouvelle enquête administrative ;
- avoir suivi une formation initiale de 15 semaines, sanctionnée par un examen, comprenant des modules d'enseignement général reprenant notamment les fondamentaux métier en matière de droit pénal et des modules d'enseignement pratique couvrant les techniques d'intervention et le tir, ainsi qu'une formation aux risques ferroviaires. Le maintien des compétences est assuré de façon régulière. A titre de précision, comme le prévoit la loi n°2016-339 dite loi Savary, la formation initiale et continue des agents du SIS est fixée dans un cahier des charges défini par arrêté conjoint du ministre de l'Intérieur et du ministre chargé des transports du 28 septembre 2016 ;
- être assermenté (article L. 2241-1 du code des transports) pour constater les infractions à la Police des transports ;
- être agréé pour procéder à des relevés d'identité (article 529-4 II. du code de procédure pénale) ;
- être agréé par l'autorité administrative compétente afin de pouvoir pratiquer des palpations administratives de sécurité (article L. 2251-9 du code des transports) ;
- être agréé par l'autorité administrative compétente afin de pouvoir exercer des missions en civil ;
- être porteur d'une carte professionnelle ;
- respecter les règles de confidentialité applicables au SIS ;
- être désigné et habilité par l'autorité administrative compétente pour visionner les images des systèmes de vidéoprotection transmises en temps réel dans les salles d'information et de commandement relevant de l'Etat depuis les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs relevant de leur compétence (article L. 2251-4-2 du code des transports).

1.2 LE RECUEIL SOCIAL – SPECIFICITE RESEAU METRO/RER

1.2.1 La politique de lutte contre la grande exclusion

Le SIS met en œuvre, au travers du Recueil Social, des actions pour aller vers les personnes en situation d'exclusion sociale présentes sur son réseau métro/RER, afin de leur proposer une aide. Cette action consiste à observer les phénomènes d'exclusion sur les réseaux de transport guidé métro/RER à travers

toutes les sources de données disponibles, et à adapter les actions menées, dans un souci de réponse aux besoins de l'exploitant, aux attentes des Clients voyageurs et de bonne prise en charge des personnes en situation d'exclusion.

La seule action du Recueil Social ne peut cependant pas suffire à traiter le sujet de la grande exclusion sur le réseau et de nombreuses collaborations et Conventions sont mises en place avec les différents acteurs compétents. Le Recueil Social est ainsi membre, avec la Direction de l'Action Sociale, de l'Enfance et de la Santé (DASES) et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Hébergement et du Logement (DRIHL), du comité tripartite des espaces solidarité insertion (ESI), membre du conseil d'administration du Samu social de Paris, signataire du pacte parisien de lutte contre la grande exclusion et membre des différentes instances de coordination des maraudes parisiennes.

1.2.2 Organisation opérationnelle des interventions

Le Recueil Social a pour mission d'entrer en contact avec les personnes les plus démunies stationnant dans les réseaux et de les conduire, si elles l'acceptent, vers des structures adaptées (accueil de jour, Centre Hospitalier d'Accueil pour les Personnes Sans Abris de Nanterre, Espace Solidarité Insertion, hôpital...). Les prestations proposées par ces structures sont toujours sur la base du volontariat et dans le respect de la dignité. Il peut s'agir d'une collation dans les bus, jusqu'à une conduite en accueil de jour (tels que Espaces Solidarité Insertion, Halte Soins) pour un petit déjeuner, une douche, un nettoyage de vêtements, une rencontre avec un travailleur social, une consultation médicale, ou vers des structures d'hébergement en accès direct ou via la coordination du 115/SIAO, pour de la mise à l'abri d'une nuit ou pour une prise en charge de longue durée.

Les maraudes des équipes du Recueil Social s'effectuent en équipe et en tenue spécifique à bord de bus ou mini bus adaptés. En outre, sur commande du PC Sûreté, les équipes vont au contact des sans-abris, soit à cause d'incidents générés en stations soit simplement à leur demande pour être transportés vers une structure spécialisée. Des missions ciblées sont aussi programmées, avec l'opérateur de transport, pour améliorer le quotidien de ses agents et faire que les espaces restent, pour les voyageurs, des lieux agréables.

1.3 LES ENTREPRISES DE SECURITE PRIVEE – HORS CYNOTECHNIQUE

Les entreprises privées de sécurité (prestataires externes sous-traitants du SIS), missionnées et pilotées par le SIS, interviennent dans le cadre de missions matérielles et accessoires de surveillance et de présence rassurante dans les espaces, en renfort des effectifs du GPSR.

1.3.1 Le cadre juridique spécifique d'intervention

Les entreprises de sécurité privée ont pour obligation de se conformer à la réglementation, notamment au code de la sécurité intérieure et au code de déontologie des personnes physiques ou morales exerçant des activités privées de sécurité tel que codifié aux articles R. 631-1 à R. 631-32. Elles s'assureront du bon respect de ces obligations qui peuvent être vérifiées par le SIS.

1.3.2 Les prérogatives de droit commun

Ces agents disposent de pouvoirs et de prérogatives nécessaires à l'exercice de leurs fonctions :

- **pouvoir d'appréhension en cas de flagrant délit** : en cas de commission de crime / délit flagrant puni d'une peine de prison, tout agent peut appréhender l'auteur de l'infraction pour qu'il soit conduit devant un officier de police judiciaire.
- **possibilité d'entraver**, un individu qui se révèle dangereux pour autrui ou pour lui-même, ou un individu susceptible de vouloir prendre la fuite.
- **inspection visuelle et fouille de bagages** : les agents peuvent demander au voyageur d'ouvrir son bagage pour pouvoir en voir le contenu, et ils peuvent, avec l'accord du propriétaire, soulever les objets se trouvant dans le bagage pour voir ce qu'il contient.
- **palpation préventive de sécurité** : les agents peuvent effectuer une recherche extérieure d'objets dangereux pour la sécurité, pour vérifier qu'une personne n'a pas sur elle de tels objets pouvant servir à commettre une infraction. Cette prérogative est encadrée par un arrêté préfectoral qui en fixe le contour et la durée.
- **mission sur voie publique** : ils sont autorisés, à titre exceptionnel, par le représentant de l'Etat dans le département ou, à Paris, par le Préfet de police, à exercer sur la voie publique des missions, même itinérantes, de surveillance contre les vols, dégradations, effractions et actes de terrorisme visant les biens.

1.3.3 Organisation opérationnelle des interventions

Les agents de sécurité privée pilotés par le SIS, dont la mission est d'assurer des missions matérielles et accessoires concourant à la sécurité des biens meubles et immeubles ainsi que celle des personnes qui sont liées, directement ou indirectement, à la sécurité de ces biens, peuvent se voir attribuer notamment la réalisation des missions suivantes, en soutien des agents du GPSR :

- surveillance - statique et itinérante ;
- accompagnement des équipes d'exploitation et de secours ;
- intervention lors d'événements exceptionnels ;
- contrôle du respect des consignes de sécurité du site ;
- alerte en cas d'intrusion en respectant les consignes locales ;
- surveillance vidéo de sites non ouverts au public.

Ils interviennent selon les modalités suivantes :

- ils assurent un programme d'interventions défini en avance par le SIS en réponse aux demandes des Clients du SIS correspondant aux besoins sûreté évalués et aux Conventions liant le SIS à ses Clients ;
- ils peuvent, en outre, intervenir dans le cadre de situations inopinées ou sur appel du PC Sûreté pour gérer une situation conflictuelle susceptible de porter atteinte à la bonne exécution du service ou faire cesser une infraction en cas de flagrance.

1.3.4 Conditions d'exercice du métier d'agent de sécurité privée

Dans le cadre de la réglementation en vigueur, ces prestations sont exécutées par du personnel :

- titulaire d'une carte professionnelle et de toute autre certification requise pour exercer les activités dévolues ;
- apte à la surveillance de certains sites à caractère spécifique, dans des conditions qui sont fixées par la RATP ;
- portant un numéro d'identification visible sur leur uniforme ;
- en capacité de produire sur demande les certificats réglementaires correspondants, le carnet de vaccinations à jour et le numéro d'identification du chien, pour les agents de sécurité cynophiles.

1.4 LES ENTREPRISES DE SECURITE PRIVEE - CYNOTECHNIQUE

Les entreprises privées de sécurité de cynotechnique (prestataires externes sous-traitants du SIS), missionnées et pilotées par le SIS, interviennent dans le cadre de missions matérielles et accessoires, en soutien des agents du GPSR, pour assurer des levées de doutes sur des objets délaissés afin de fluidifier le trafic sur les réseaux de transport public guidé métro et RER sur lesquels le SIS intervient.

1.4.1 Le cadre juridique spécifique d'intervention

Les entreprises de sécurité privée de cynotechnique ont pour obligation de se conformer à la réglementation, notamment au code de la sécurité intérieure et au code de déontologie des personnes physiques ou morales exerçant des activités privées de sécurité tel que codifié aux articles R. 631-1 à

R. 631-32 du code de la sécurité intérieure. Elles s'assureront de la bonne déclinaison de ces obligations qui peuvent être vérifiées par le SIS.

Elles interviennent dans le cadre du décret n°2021-967 du 20 juillet 2021 fixant les conditions de formation et de certification des équipes cynotechniques intervenant dans les services de transport public mentionnés à l'article L. 1632-3 du code des transports, de l'arrêté du 29 mars 2022 portant procédures d'intervention applicables aux équipes cynotechniques intervenant dans les services de transport public collectif de personnes, et dans le respect des dispositions des articles L. 1632-3 et L. 1634-4 du code des transports.

1.4.2 Organisation opérationnelle des interventions

Les équipes sont exclusivement missionnées par le PC Sûreté du SIS. Ces agents sont exclusivement dédiés à l'activité spécifique de cynotechnique. Ils ne pourront en aucun cas réaliser des actions en dehors de ce périmètre d'intervention.

Un équipage cynotechnique a pour mission d'émettre un diagnostic quant à la dangerosité d'un colis délaissé sur le réseau c'est-à-dire en rame stationnée à quai, sur les quais et dans les emprises de transport ouvertes au public.

Le maître-chien intervient sur le colis délaissé, l'olfaction ne pouvant s'effectuer qu'en présence du chef d'incident local ou d'une équipe du GPSR ou d'une équipe de la Police Nationale, respectivement en charge d'établir un périmètre de précaution autour du colis délaissé. En absence de marquage, l'objet est déclaré trouvé. En cas de marquage ou de doute, le PC Sûreté demande immédiatement l'intervention des services spécialisés.

Afin d'améliorer le temps d'intervention d'un équipage cynotechnique, les véhicules d'intervention du SIS transportant une équipe cynotechnique pour le traitement d'un objet délaissé, peuvent suivant le cadre réglementaire applicable, recourir à des véhicules d'intérêt général prioritaire (VIGP) au sens des dispositions du 6.5 de l'article R.311-1 du code de la route, leur permettant notamment de ne pas appliquer les règles de circulation des véhicules lorsqu'ils font usage de leurs avertisseurs spéciaux dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission (sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route), ou à des véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage.

À tout moment, les effectifs de la Police Nationale engagés peuvent suspendre cette procédure d'olfaction pour appliquer le protocole d'intervention des services de déminage, au regard des éléments dont ils pourraient avoir connaissance (notamment les éléments de contexte relevés sur place, les informations transmises par les services de l'Etat, les directives hiérarchiques).

1.4.3 Conditions d'exercice du métier d'agent de sécurité privée-cynotechnique

L'équipage est composé d'un conducteur de chien (ou maître-chien) formé et d'un chien éduqué à la détection des substances explosives par olfaction.

Pour exercer leur mission, les équipes employées justifient :

- d'une certification professionnelle se rapportant à l'activité exercée, enregistrée au répertoire national des certifications professionnelles, ou un certificat professionnel élaboré par la branche professionnelle de l'activité concernée et agréé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports, satisfaisant aux conditions de formation prévue par le code des transports ;
- d'une certification technique délivrée par le ministre de l'intérieur conformément aux dispositions des articles R. 1632-11 à R. 1632-16 du code des transports ;
- de leurs obligations d'entraînement régulier et de formation continue.

Les prestations sont exécutées par du personnel titulaire, notamment :

- d'une carte professionnelle délivrée par le CNAPS ;
- du document établissant leur certification technique et leur carnet d'entraînement.

1.5 MISSIONS EXCLUES DU PERIMETRE D'INTERVENTION

Le cadre légal et réglementaire applicable ne permet pas de :

- pratiquer des enquêtes de police judiciaire en vue de rechercher, appréhender et traduire l'auteur d'une infraction devant la juridiction compétente ;
- assurer des missions de maintien de l'ordre ;
- intervenir dans les conflits sociaux (internes et externes).

2 PREREQUIS A LA REALISATION DES PRESTATIONS OPERATIONNELLES DE SURETE DES RESEAUX ET DU PATRIMOINE

L'ensemble des prérequis administratifs, techniques et de santé et sécurité au travail figurant au présent DRT doivent être réunis pour permettre à la RATP de réaliser de manière nominale ses prestations, dans le respect des conditions et modalités définies au DRT, à la convention pluriannuelle et aux cadres formalisés conclus avec les Clients. Les prérequis sont fixés dans le DRT sans préjudice de prérequis additionnels, relatifs à la nature du réseau sécurisé, qui pourront contractuellement être prévus avec les Clients.

En cas d'absence, totale ou partielle, de l'un des prérequis, la RATP fait ses meilleurs efforts pour poursuivre la réalisation de ses missions.

Toutefois, si l'absence, totale ou partielle, de prérequis empêche la RATP d'exercer sa mission dans les conditions, notamment de performance, de la convention pluriannuelle ou des cadres formalisés, la responsabilité de cette dernière ne pourra être engagée, et les éventuelles sanctions et/ou malus prévus le cas échéant aux conventions ou cadres formalisés ne pourront lui être infligés, dans la mesure où un tel manquement résulte directement de l'absence d'un de ces prérequis. Cette absence de prérequis constitue donc une cause exonératoire.

2.1 PREREQUIS ADMINISTRATIFS

2.1.1 Constatation et verbalisation des infractions relatives à la police des transports

Afin que les agents du SIS assermentés et agréés puissent exercer pleinement leurs missions et prérogatives, les Clients et, le cas échéant, les autres parties prenantes, devront les désigner et les habilitier à constater les infractions à la police des transports pour leur compte, ainsi qu'à procéder aux évictions conformément aux dispositions de l'article L. 2241-6 du code des transports.

La constatation d'une infraction à la police des transports pour le compte de Clients et, le cas échéant, les autres parties prenantes, nécessite que ces derniers mettent à disposition du SIS, les éléments et dispositifs nécessaires répondant aux prescriptions réglementaires applicables. Le cas échéant, les

modalités opérationnelles devront être définies au préalable entre le bénéficiaire et le SIS afin que ce dernier puisse exécuter ses missions.

2.1.2 Dépôt de plainte pour le compte des Clients ou parties prenantes

Les Clients et, le cas échéant, les autres parties prenantes, devront donner mandat aux agents du SIS pour déposer plainte en leur nom pour les crimes et délits visant leurs biens, dont ils seraient victimes. Ce mandat est formalisé par la signature d'une Convention de prestation de sûreté figurant en annexe (cf. article 9 « Annexe 1 – modèle de convention »).

2.1.3 Exploitation des systèmes de vidéoprotection et de vidéosurveillance en temps réel et en temps différé

Le cadre légal et réglementaire relatif à la vidéoprotection s'applique notamment à toutes les caméras installées dans des lieux et établissements ouverts au public, tels que les gares, stations et véhicules de transport public de voyageurs.

L'installation et la mise en œuvre d'un système de vidéoprotection sont soumis à une autorisation préalable délivrée par l'autorité préfectorale compétente, après avis de la commission départementale de vidéoprotection. Cette instance se prononce sur les éléments du dossier transmis par le demandeur. Dans les espaces ou véhicules où la RATP intervient en qualité de gestionnaire d'infrastructure ou opérateur de transport, le SIS sera responsable du traitement des systèmes de vidéoprotection pour les finalités prévues par les articles L.223-1 et L.251-2 du code de la sécurité intérieure.

Dans les cas où la RATP n'intervient pas en qualité de gestionnaire d'infrastructure ou d'opérateur de transport, l'obtention de la qualité de titulaire de l'autorisation préfectorale par le SIS conditionne la possibilité pour ce dernier d'exploiter les images issues des systèmes de vidéoprotection en temps réel et en temps différé, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

2.2 PREREQUIS TECHNIQUES

L'efficacité du SIS repose sur un maillage organisationnel et technique qui permet au PC Sûreté du SIS en fonction des dispositifs disponibles et dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur :

- une continuité des systèmes de communication et de géolocalisation des équipes d'intervention du SIS sur les emprises géographiques des Clients et, le cas échéant, les autres parties prenantes ;
- un accès aux dispositifs de remontée d'alarmes ;
- un accès aux dispositifs de géolocalisation des véhicules de transport public du réseau de surface ;
- un accès aux dispositifs de levée de doute vidéo ;
- un accès aux dispositifs d'enregistrements vidéo.

Au regard de la mission de sûreté du SIS et des objectifs de performance attendus par le Client et, le cas échéant, les autres parties prenantes, le SIS réalisera, en lien avec eux, un état des lieux des moyens (du SIS ou du Client et, le cas échéant, les autres parties prenantes) existants afin d'identifier les dispositifs techniques et les taux de disponibilité nécessaires à la réalisation de la mission et de définir, le cas échéant :

- les principes de vérification du bon fonctionnement des fonctions de sûreté (par exemple, les conditions de test des équipements) ;
- les conditions de maintenance des dispositifs de sûreté ;
- l'ensemble des équipements nécessaires à la bonne réalisation des missions de sûreté ;
- les possibilités et conditions d'interopérabilité des systèmes ;
- les conditions de maintien en compétence des personnels et les besoins de formation associés ;
- les conditions et modalités d'intervention du SIS.

2.3 PREREQUIS DE SANTE ET SECURITE AU TRAVAIL

L'article L. 4121-5 du code du travail définit l'obligation de coopération entre employeurs à la mise en place des dispositions relatives à la santé et à la sécurité au travail.

Le SIS veille à ce que son personnel ou ses prestataires se conforment aux exigences des règles de sécurité et d'exploitation de ses Clients et, le cas échéant, les autres parties prenantes, dans le cadre des missions qui leur sont confiées. Le SIS s'assure en particulier que son personnel possède les connaissances requises pour intervenir en sécurité dans les emprises publiques, emprises privées et véhicules de transport public de ses Clients et, le cas échéant, les autres parties prenantes. Chaque entreprise prestataire doit s'assurer que son propre personnel possède les connaissances leur permettant de procéder aux interventions qui leur sont sous-traitées.

Les Clients et, le cas échéant, les autres parties prenantes, fourniront toutes les indications nécessaires afin de permettre au personnel ou prestataires du SIS d'exercer leurs missions en sécurité, notamment les règles de sécurité à respecter dans le cadre de la coactivité entre le SIS et ses Clients.

En outre, le SIS demandera à ses Clients et, le cas échéant, les autres parties prenantes, de s'engager à informer leurs propres personnels et sous-traitants sur le cadre opérationnel et légal des missions qui lui seront confiées.

3 STRUCTURE ET ORGANISATION

OPERATIONNELLE DU SERVICE INTERNE DE SECURITE DE LA RATP

3.1 ORGANISATION OPERATIONNELLE

Pour assurer sa mission et réaliser les prestations qu'il propose, le service interne de sécurité, certifié ISO 9001² et ISO 45000², s'appuie sur l'organisation suivante :

- **un Etat Major** chargé d'assurer, de manière globale, le pilotage et la coordination du SIS et de ses autres moyens et ressources. Il pilote et gère les relations avec les Clients. Il assure le déploiement opérationnel des moyens du SIS pour accomplir les prestations contractualisées en cohérence avec l'analyse des besoins validée par les Clients et en adéquation avec les phénomènes de délinquance et d'incivilités constatés. Il s'assure du respect des consignes métier garantissant une réalisation conforme des prestations proposées par le SIS. Il anime les relations avec les partenaires externes (pouvoirs publics, forces de l'ordre, services de secours, services de l'Etat).
- **un Poste de Commandement Sûreté (PC Sûreté)**, dès lors qu'un Client a commandé une prestation de sûreté, le personnel de l'exploitant désigné ou du GI, peut solliciter en temps réel et en cas d'urgence PC Sûreté pour demander une intervention sûreté en réponse à un acte malveillant qui se commet ou vient de se commettre, ou signaler un tel acte. Le PC Sûreté est accessible 24h sur 24h, 7 jours sur 7 et décide en fonction des circonstances et des éléments communiqués par un représentant du cocontractant, de la meilleure réponse opérationnelle sûreté à y apporter. Le PC Sûreté :
 - est organisé pour recevoir des appels d'urgence de multiples sources (agents opérationnels du service interne, personnels des Clients, de l'exploitant désigné ou du GI, poste de commandement de la Police des transports) nécessitant un traitement sûreté ;
 - connaît en temps réel l'organisation des moyens d'intervention disponibles en interne ainsi que l'organisation des acteurs institutionnels et leurs périmètres de compétences ;
 - dispose, pour ces interventions d'urgence, du pouvoir de commandement sur les équipes opérationnelles du service interne de sécurité ;

² Certification en date de 4 juillet 2025

- assure le suivi des actions consécutives à un appel et les bouclages de retours d'informations en fin d'action ;
 - réalise des cycles de vidéo-patrouille, mission opérationnelle de sécurisation type « patrouille » à distance réalisée en appui des effectifs opérationnels sur le terrain ;
 - dispose d'une équipe assurant une présence permanente au sein du Centre de Coordination Opérationnelle de la Sécurité de la Préfecture de Police (CCOS PP) ;
 - dispose d'un cadre dédié, présent 24h/24 et occupant la fonction de permanent sécurité des réseaux qui assure un rôle de supervision et d'appui au PC Sûreté et coordonne l'engagement des moyens de Sûreté en temps réel. Il est également l'interface et la coordination entre les différentes structures de décision opérationnelle au sein du service interne et les forces de sécurité intérieures.
- **un Centre de Traitement des Images Vidéo (CTIV)**, qui assure le traitement des images de vidéoprotection, notamment dans le cadre de procédures judiciaires. Il facilite également la recherche d'éléments de compréhension à la suite d'un incident survenu sur les réseaux ou affectant des agents ou des voyageurs, et contribue ainsi à l'analyse des faits de sûreté commis sur les réseaux relevant de sa compétence. Le CTIV réalise les exports d'images demandés par les autorités de police ou de gendarmerie dans le cadre de leur activité de police administrative ou de police judiciaire, conformément aux normes techniques définies par l'arrêté applicable du ministre de l'Intérieur ;
 - **5 entités opérationnelles** couvrant l'ensemble du territoire de l'Ile-de-France. Ces dernières partagent l'analyse de la situation sûreté de leur secteur avec les correspondants locaux des Clients et les acteurs publics de sécurité (Préfectures, Forces de l'ordre, Polices municipales...). Elles définissent le pilotage des équipes opérationnelles du service interne de sécurité chargées d'effectuer les interventions programmées ;
 - **une entité opérationnelle cynophile** composée de conducteurs de chiens de défense ;
 - **une équipe spécialisée dans la lutte anti-vandalisme** (graffitis et vols de câble) qui est en charge du suivi administratif, de la constitution des dossiers de plainte et du dépôt de plainte pour les opérateurs de transport et le gestionnaire d'infrastructure).

En tout, plus de 1 000 agents du GPSR sont déployés sur l'ensemble du territoire de l'Ile-de-France. Cet effectif permet d'assurer la sécurisation des réseaux de transport en assurant une présence de plus d'une centaine d'équipes opérationnelles par jour. Cette force opérationnelle est complétée par des dispositifs permettant d'assurer une présence humaine rassurante et la protection du patrimoine, au moyen des effectifs du Recueil Social ou encore d'entreprises de sécurité privée, y compris de cynotechnique, sous-traitantes du SIS.

3.2 STRUCTURES DE SOUTIEN DU SERVICE INTERNE DE SECURITE DE LA RATP

La composante « structures de soutien » intègre tous les services fournis quel que soit le type de prestations opérationnelles de sûreté réalisées au bénéfice des Clients.

3.2.1 Un centre de formation professionnelle dédié

Compte tenu des spécificités liées aux modalités d'intervention exposées ci-avant et au cadre réglementaire de la formation des agents du SIS, ces derniers bénéficient d'une formation dispensée par son propre centre de formation, garantissant une qualification adaptée.

Un centre de formation professionnelle (CFP), reconnu Organisme de Formation assure la formation initiale et le maintien en compétence des agents du GPSR. La certification ISO 9001 et QUALIOPI du CFP, atteste de la qualité du processus mis en œuvre pour réaliser ses actions de formation.

Par ailleurs, le CFP veille et travaille quotidiennement sur les problématiques du métier d'agent opérationnel, tant sur le plan du cadre légal et de la déontologie que sur le plan des postures et des équipements, pour adapter le métier à l'évolution des besoins, des textes et des attentes des Clients.

3.2.2 Une mission d'audit et d'inspection interne

Un contrôle des agents du GPSR du SIS est effectué par la Sous-Direction Régionale de Police des Transports (SDRPT) au titre de l'article L. 2251-6 du code des transports et de l'arrêté du 23 février 2017.

En complément, le SIS met également en place un programme d'audit interne permettant d'agir, par la maîtrise des risques, au renforcement des performances du SIS, et notamment d'assurer un contrôle régulier des écarts sur le plan de la réalisation des prestations, tant de manière quantitative que qualitative.

3.2.3 Une entité SI qui assure une veille technologique

Le SIS est doté d'équipes d'experts dédiées à la conduite de projets et d'expérimentations à forte dimension technique et/ou technologique pour apporter une réponse plus performante ou s'adapter à de nouveaux besoins opérationnels.

Ces équipes s'attachent également au maintien en condition opérationnelle et aux évolutions des solutions de sécurisation ou équipements techniques.

3.2.4 Une mission défense transversale

Cette entité a la charge de renforcer la sûreté de l'ensemble des espaces de transport par la déclinaison des mesures Vigipirate, l'élaboration de plans particuliers de protection et l'anticipation des risques Nucléaire, Radiologique, Biologique, Chimique et Explosif (NRBCe).

3.2.5 Une entité en charge de la conception des dispositifs

Cette entité a la capacité d'identifier tout événement porté à sa connaissance pouvant affecter la sûreté des biens et des personnes sur les réseaux de transport, d'en analyser les conséquences et de prévoir une réponse opérationnelle efficace et coordonnée.

Elle travaille au quotidien avec ses Clients mais également avec les partenaires régaliens, avec lesquels elle assure une coordination fluide et permanente pour prévenir et lutter efficacement contre les phénomènes de malveillance et de délinquance.

Pour ce faire, le Centre de Conception des Dispositifs de Sécurisation (CCDS), intégré à l'Etat-Major, s'appuie notamment sur l'Observatoire de la Sûreté qui suit les nouvelles évolutions des phénomènes de délinquance et recense tout fait constaté sur les réseaux de transport dans un système d'information dédié. L'Observatoire de la Sûreté peut ainsi émettre des préconisations en matière de positionnement des effectifs opérationnels sur les territoires identifiés comme sensibles, adaptées aux problématiques de sûreté identifiées.

Il s'appuie également sur des relations suivies avec la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects, la Sous-Direction Régionale de la Police des Transports (SDRPT), l'Unité de Coordination et Sécurisation dans les Transports en Commun (UCSTC), les municipalités. Cette coopération facilite la circulation et les échanges d'informations permettant ainsi une plus grande réactivité opérationnelle. Des liens privilégiés avec l'Etat (Intérieur, Transport, Justice) permettent également au SIS d'assurer la cohérence globale du système de sûreté des transports.

3.2.6 Une équipe en charge de la coordination de la prévention sociale

Cette équipe accompagne les opérateurs de transport et l'Autorité Organisatrice des Mobilités dans la réalisation d'actions de prévention sociale en collaboration avec les municipalités, les associations de quartiers ou d'intervention en milieu scolaire en collaboration avec l'Education nationale, afin de prévenir les actes de délinquances sur les réseaux.

4 NOTRE OFFRE DE SERVICE

4.1 LES ACTIVITES DE SURETE DES RESEAUX ET DU PATRIMOINE REALISEES PAR LES AGENTS DU GPSR

4.1.1 Objectifs

Les activités de sûreté des réseaux et du patrimoine exercées par les agents GPSR permettent aux Opérateurs de Transports ou aux Autorités Organisatrices des mobilités de bénéficier des services d'agents compétents disposant de prérogatives spécifiques pour assurer :

- la sûreté des voyageurs et la sauvegarde de leurs biens ;
- l'assistance aux agents de l'entreprise et leur protection ;
- la protection du patrimoine appartenant à l'entreprise ou utilisé par elle pour l'exercice de ses activités ;
- la prévention des actes d'incivilité et de délinquance.

4.1.2 Structure des prestations GPSR Jour et GPSR Grande Nuit

Les horaires de service du GPSR Jour, sur une base de 8 heures de vacation, sont les suivants :

- de 05h15 à 13h15 ou de 6h00 à 14h00³
- de 11h30 à 19h30 ou de 12h à 20h00⁴
- de 18h00 à 02h00⁵

³ Ces horaires dépendent des organisations des attachements.

⁴ Ces horaires dépendent des organisations des attachements.

⁵ Une équipe GPSR, qui finit son service à 2h00 ou au-delà, est comptabilisée en heures GPSR Jour.

Les horaires de service du GPSR Nuit sont de 22h30 à 06h30 et de 23h00 à 7h00.

4.1.3 Missions

- **Sécurisation opérationnelle des espaces de transport**

La sécurisation opérationnelle des espaces de transport est réalisée au travers d'opérations programmées ou d'opérations non programmées à la demande du PC Sûreté (telles que levées de doute, évaluation des incidents, intervention sur événement de sûreté).

Selon leur nature et leur contexte, ces opérations de sécurisation peuvent être réalisées par des équipes sur site ou depuis le PC Sûreté à partir des dispositifs de vidéoprotection / vidéosurveillance.

Les dispositifs de sécurisation des espaces de transport traduisent un savoir-faire et une expertise dans les opérations conjointes avec les Forces de Sécurité Intérieure (notamment BRF, douanes).

Cette mission comprend notamment les actions suivantes :

- assurer une présence dissuasive dans les espaces et moyens de transport ;
- réguler si besoin les situations conflictuelles entre les agents et la Clientèle ou entre voyageurs ;
- exercer une vigilance renforcée pour les objets délaissés dans les espaces de transport ;
- rappeler les règles aux auteurs d'incivilités ;
- constater par procès-verbal les infractions à la police des transports ;
- enjoindre voire contraindre à sortir des espaces de transport, à descendre des véhicules / interdire l'accès aux véhicules ;
- appréhender les auteurs de délits et crimes flagrants.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- sécuriser les voyageurs et l'activité de l'opérateur de transport et le réseau, par la présence et, si nécessaire, l'intervention d'équipes opérationnelles ;
- renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel de l'Opérateur de Transport ;
- contribuer au bon fonctionnement du service ;
- assister l'opérateur de transport dans la sécurisation des flux de voyageurs, en cas de fait intéressant la sûreté ;
- bénéficier du rapprochement opérationnel qui existe entre les acteurs de la sûreté (service interne de sécurité de la RATP et Forces de Sécurité Intérieure) favorisant l'efficacité des dispositifs de sécurisation des réseaux.

- **Protection des salariés au contact du public**

Les opérations de protection des personnes sont des opérations programmées, telles que la protection des conducteurs, des équipes réalisant des opérations de lutte contre la fraude, du personnel d'accueil lors des fermetures de gares et stations. En fonction des événements de la journée et des sollicitations de l'Opérateur de Transport ou de l'Autorité organisatrice des Mobilités, des opérations non programmées peuvent être mises en œuvre à la demande du PC Sûreté.

Selon leur nature et leur contexte, ces opérations d'accompagnement peuvent être réalisées par des équipes sur site ou depuis le PC Sûreté à partir d'un dispositif de vidéopatrouille.

Cette mission comprend notamment les actions suivantes :

- être présent en gare, sur les quais ou dans les moyens de transport en appui du personnel, notamment lors d'opérations de lutte anti-fraude ;
- réguler, si besoin les situations conflictuelles entre les agents et la Clientèle ou entre voyageurs ;
- exercer une vigilance renforcée dans le cadre du plan Vigipirate (bagages, colis abandonnés...) ;
- rappeler les règles aux auteurs d'incivilités ;
- constater par procès-verbal les infractions à la police des transports ;
- enjoindre voire contraindre à sortir des espaces de transport, à descendre des véhicules / interdire l'accès aux véhicules ;
- interpellier les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport et les remettre aux autorités de police.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- sécuriser les voyageurs et l'activité de l'opérateur de transport et le réseau, par la présence et, si nécessaire, l'intervention d'équipes opérationnelles ;
- renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel de l'Opérateur de Transport ;
- contribuer au bon fonctionnement du service ;
- dissuader les passages à l'acte ;
- permettre la présence d'agents assermentés et agréés en capacité de constater par PV des infractions à la police des transports, visant tant à sanctionner le défaut d'un titre de transport valable, que les comportements engendrant des troubles à l'ordre public ;
- contribuer à l'incitation à l'achat et à la validation des titres de transport.

- **Dispositifs spécifiques de sécurisation des réseaux lors d'événements exceptionnels**

Les opérations de sécurisation des réseaux lors d'événements exceptionnels sont des opérations programmées visant à renforcer les dispositifs de sûreté des réseaux lors de manifestations (culturelles, sportives ou sociétales) pouvant impacter l'offre de transport, la sûreté des voyageurs et du personnel ou l'intégrité du patrimoine. En fonction de l'évolution des événements au cours de leur déroulement et des éventuelles demandes de l'Opérateur de Transport ou des Forces de Sécurité Intérieure ou de l'Autorité Organisatrice des Mobilités, un renforcement des dispositifs prévus peut être mis en œuvre par le PC Sûreté.

Cette mission comprend notamment les actions suivantes :

- assurer une présence dissuasive dans les espaces et moyens de transport ;
- réguler si besoin les situations conflictuelles entre les agents et la Clientèle ou entre voyageurs ;
- exercer une vigilance renforcée dans le cadre du plan Vigipirate (bagages, objets délaissés...) ;
- rappeler les règles aux auteurs d'incivilités ;
- constater par procès-verbal les infractions à la police des transports.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- assister l'opérateur de transport dans la sécurisation des flux de voyageurs, en cas de fait intéressant la sûreté ;
- prévenir les débordements, les actes de délinquance, les incivilités et dégradations provoquées par le rassemblement de personnes ;
- diminuer les impacts sur l'offre de transport ;
- sécuriser les voyageurs et l'activité de l'opérateur de transport et le réseau, par la présence et, si nécessaire, l'intervention d'équipes opérationnelles ;
- renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel de l'Opérateur de Transport.

- **Appui tactique pour surveillance renforcée des espaces de transport**

Les opérations d'appui tactique pour une surveillance renforcée sont des opérations programmées visant à renforcer la sécurisation des stations, gares, pôles de transports multimodaux ou véhicules de transport public en circulation. Ces opérations viennent compléter l'offre de sécurisation des réseaux lorsque des phénomènes identifiés, ponctuels ou endémiques, nécessitent une occupation marquée et renforcée du territoire. Elles permettent notamment d'agir, en prévention et en dissuasion, sur des phénomènes de délinquance impactant fortement la qualité de l'offre de transport (tels que toxicomanie, prostitution, réseaux de vol organisés, ventes illicites, mendicité agressive).

Lorsque nécessaire, ces opérations sont menées conjointement avec les Forces de Sécurité Intérieure et, le cas échéant, associent les équipes de l'Opérateur de Transport ou de l'Autorité Organisatrice des mobilités.

Cette mission comprend notamment les actions suivantes :

- assurer une présence dissuasive dans les espaces et moyens de transport ;
- réguler, si besoin, les situations conflictuelles entre les agents et la Clientèle ou entre voyageurs ;
- rappeler les règles aux auteurs d'incivilités ;
- constater par procès-verbal les infractions à la police des transports ;
- enjoindre voire contraindre à sortir des espaces de transport, à descendre des véhicules/ interdire l'accès aux véhicules ;
- appréhender les auteurs de délits et crimes flagrants ;
- coordonner et renforcer au moyen de la vidéoprotection, les opérations de sécurisation des espaces et véhicules de transport ;
- renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel de l'Opérateur de Transport.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- bénéficier d'une action en profondeur visant à traiter des phénomènes de délinquance et/ou d'incivilités ;
- sécuriser les voyageurs et l'activité de l'opérateur de transport et le réseau, par la présence et, si nécessaire, l'intervention d'équipes opérationnelles ;
- bénéficier du rapprochement opérationnel entre les acteurs de la sûreté (GPSR & Forces de Sécurité Intérieure) favorisant l'efficacité des dispositifs de sécurisation des réseaux.

- **Sécurisation opérationnelle du patrimoine de l'entreprise**

Selon la vulnérabilité des sites d'exploitation ou de maintenance des services de transport non accessibles aux voyageurs et la sensibilité de leurs activités, des dispositifs humains et organisationnels de surveillance sont programmés et mis en œuvre, en complément des moyens techniques de protection de site existants. La sécurisation opérationnelle des sites d'exploitation ou de maintenance des services de transport non accessibles aux voyageurs est assurée par la présence active, dissuasive et préventive d'agents de sécurité. Ces agents assurent la surveillance locale des sites, signalent toute anomalie ou fait de sûreté au poste de commandement, et retiennent les mis en cause le cas échéant.

Selon la nature des signalements et des faits de sûreté en cours, le PC Sûreté coordonne l'envoi d'équipes opérationnelles d'intervention en renfort, ou des Forces de Sécurité Intérieure, en cas de signalement d'un fait de sûreté.

Cette mission comprend notamment les actions suivantes :

- assurer une veille active, notamment au travers des dispositifs de télésurveillance, nécessaire à la gestion des alarmes et au repositionnement en temps réel des effectifs opérationnels ;

- recueillir les informations nécessaires au traitement de faits, permettant d'orienter les forces opérationnelles, régaliennes, de secours en adaptation à l'événementiel (notamment accident, mouvement de flux) ;
- interagir avec les différentes parties prenantes sur des faits pouvant concerner ou dégrader leur activité respective.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- dissuader les passages à l'acte ;
- dissuader les phénomènes de gravures, graffitis, destruction sur les installations, équipements et patrimoine de l'Opérateur de Transport ou du Gestionnaire d'infrastructure ;
- diminuer les impacts des phénomènes de délinquance et d'incivilité sur l'offre de transport et la qualité de service ;
- diminuer le risque d'image pour l'Opérateur de Transport et l'Autorité Organisatrice des Mobilités.

• **Dispositif spécifique de lutte contre le vandalisme**

Les opérations de lutte contre le vandalisme dans les espaces non ouverts au public visent à prévenir les graffitis et vols de câbles, ce qui nécessite des opérations complexes permettant de les cartographier, d'identifier les modes opératoires, de monter des dispositifs exceptionnels de surveillance et de sécurisation pour des interventions en flagrance, et d'accompagner l'Opérateur de Transport ou le Gestionnaire d'Infrastructure dans la constitution des dossiers de plainte. Menées en étroite collaboration avec les Opérateurs de Transport, le Gestionnaire d'Infrastructure et les services de Police participant au travail de recensement des dégradations, ces opérations permettent de constituer des preuves servant à l'évaluation des préjudices subis lors des jugements.

Cette mission comprend les actions suivantes :

- repérer et cartographier les actes d'intrusion et de vandalisme liés aux graffitis et au vol de câbles ;
- constituer des dossiers à charge contre les auteurs des faits ;
- effectuer les dépôts de plaintes ;
- recouper les informations et réaliser une veille informationnelle ;
- monter les dispositifs de surveillance et de sécurisation.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- analyser et optimiser la gestion des actions de lutte contre le vandalisme ;
- dissuader les phénomènes de vandalisme identifiés au présent article ;
- diminuer les impacts des phénomènes de vandalisme sur l'offre de transport ;
- dissuader les passages à l'acte.

- **Vidéopatrouille**

Le SIS peut assurer une activité de vidéopatrouille dans les espaces de transport ouverts au public (stations, gares, pôles multimodaux, matériels roulants) équipés d'un dispositif de vidéoprotection. L'exploitation de la vidéo depuis le PC Sûreté s'appuie sur le savoir-faire et la connaissance des espaces ainsi que sur des dispositifs techniques avancés permettant des opérations de vidéopatrouille et des levées de doutes sur déclenchements d'alarmes ou sur signalements.

Les opérations de vidéopatrouille assurées depuis le PC Sûreté viennent renforcer les dispositifs opérationnels de sûreté des réseaux et du patrimoine. Ces opérations à distance permettent de surveiller des phénomènes à risques particuliers, anticiper ou constater des faits de sûreté. Menées en synergie des missions confiées aux équipes opérationnelles présentes sur le terrain, les opérations de vidéopatrouille permettent de guider les équipes terrain et facilitent la constatation de délits et crimes flagrants, pour une meilleure maîtrise du territoire et plus de répression des actes de délinquance et d'incivilités sur les réseaux.

Ces opérations peuvent être programmées ou réalisées à l'initiative du PC Sûreté selon les besoins de surveillance du territoire et sur la base d'un dispositif venant cadrer le lieu, le jour et les horaires de l'opération.

Cette mission comprend notamment les actions suivantes :

- assurer une veille active, notamment au travers des dispositifs de télésurveillance, nécessaire à la gestion des alarmes et à la réquisition en temps réel des effectifs opérationnels ;
- recueillir les informations nécessaires au traitement de faits, permettant d'orienter les forces opérationnelles, régaliennes, de secours en adaptation à l'événementiel (tels que accident, mouvement de flux) ;
- participer à l'enquête environnementale nécessaire à la levée de doute en cas d'engagement d'une équipe de cynodétection d'explosif.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- surveiller de manière ciblée le territoire par des opérations de vidéo-patrouille qui viennent renforcer et guider la présence des équipes opérationnelles sur le terrain ;
- apporter un maillage territorial renforcé au profit des Opérateurs de Transport et des voyageurs ;
- bénéficier d'une réactivité accrue dans l'identification des faits de délinquance et d'incivilités.

- **Traitement des objets délaissés – tous réseaux**

En cas de signalement d'un objet délaissé sur les réseaux de transport public, le PC sûreté procède à une enquête environnementale à l'aide des images de vidéoprotection et/ou fait procéder, le cas échéant, à l'établissement d'un périmètre de sûreté/précaution par les équipes compétentes.

Selon les informations recueillies, le PC Sûreté avise les services compétents de la Préfecture de Police pour intervention.

Cette mission comprend notamment les actions suivantes :

- être présent en gare, sur les quais ou dans les moyens de transport en appui du personnel ;
- exercer une vigilance renforcée dans le cadre du plan Vigipirate (bagages, objets délaissés) ;
- participer à l'enquête environnementale nécessaire à la levée de doute en cas d'engagement d'une équipe de cynodétection d'explosif.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- sécuriser les voyageurs et l'activité de l'opérateur de transport et le réseau, par la présence et, si nécessaire, l'intervention d'équipes opérationnelles ;
- bénéficier d'une coordination avec les FSI/les services de déminage ;
- assister l'opérateur de transport dans la sécurisation des flux de voyageurs, en cas de fait intéressant la sûreté ;
- accéder à des capacités d'enquête environnementale.

- **Appui à la lutte contre la fraude et prévention des actes d'incivilités**

La lutte contre la fraude et les incivilités dans les transports publics est essentielle à la sécurisation des espaces de transport, et renforce la maîtrise du territoire par l'Opérateur de Transport. Ce type d'opération peut être prévu avec l'opérateur de transport. Dans le cadre de leur mission de sécurisation, les équipes composées d'agents assermentés du SIS, peuvent, en toutes circonstances, constater des infractions à la police des transports, dans les gares et stations ou à bord des matériels roulants.

Cette mission comprend notamment les actions suivantes :

- être présent dans les espaces et moyens de transport ;
- réguler si besoin les situations conflictuelles entre les agents et la Clientèle ou entre voyageurs ;
- rappeler les règles aux auteurs d'infractions à la police des transports ;
- constater par procès-verbal les infractions à la police des transports ;
- enjoindre voire contraindre à sortir des espaces de transport, à descendre des véhicules ;
- interdire l'accès aux véhicules ;
- appréhender les auteurs de délits et crimes flagrants.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- permettre la présence d'agents assermentés et agréés en capacité de constater par PV des infractions à la police des transports, visant tant à sanctionner le défaut d'un titre de transport valable, que les comportements engendrant des troubles à l'ordre public. ;
- contribuer à l'incitation à l'achat et à la validation des titres de transport ;
- sécuriser les voyageurs et l'activité de l'opérateur de transport et le réseau, par la présence et, si nécessaire, l'intervention d'équipes opérationnelles ;
- renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel de l'Opérateur de Transport.

4.2 LE RECUEIL SOCIAL – SPECIFICITE POUR LE RESEAU METRO/RER

4.2.1 Objectifs

Le SIS met en œuvre, au travers de l'activité du Recueil Social, des actions pour aller vers les personnes en situation d'exclusion sociale dans le but de leur assurer une bonne prise en charge et de répondre aux besoins de l'exploitant ainsi qu'aux attentes des clients voyageurs. Cette activité permet aux Opérateurs de Transport ou aux Autorités Organisatrices des Mobilités de bénéficier des services d'agents compétents pour assurer :

- La sûreté des voyageurs et la sauvegarde de leurs biens ;
- L'assistance aux agents de l'entreprise et leur protection ;
- La prévention des actes d'incivilité et de délinquance.

4.2.2 Missions

- **Lutte contre la grande exclusion**

Le Recueil Social mène des actions de prévention solidarité pour venir en aide aux personnes en situation de marginalisation ou d'exclusion afin d'éviter qu'elles ne se réfugient durablement sur les réseaux. Ces actions, menées en partenariat avec des organismes publics ou privés, permettent, par exemple, de proposer aux personnes les plus démunies séjournant dans les espaces de transport, de les conduire, si elles l'acceptent, vers des structures d'accueil adaptées, conformément au cadre légal fixé par l'article L. 2241-6 du code des transports.

Les actions de prévention solidarité sont menées par les équipes du Recueil Social du SIS, 24h/24 et 7j/7, avec un fonctionnement de maraude ou de réponse à une demande du Client en coordination opérationnelle avec le PC Sûreté.

Ces actions sont rendues efficaces grâce à :



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ
DESTINÉ AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DES MOBILITÉS, AUX OPÉRATEURS DE TRANSPORTS
PRÉSENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

*VERSION APPROUVÉE PAR L'AVIS CONFORME N° 2026-076 DU 1ER SEPTEMBRE 2026 DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS EN APPLICATION DE L'ARTICLE R. 2251-59 DU CODE DES TRANSPORTS – SEPTEMBRE 2026
« LE CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DE LA TARIFICATION PRÉVUE PAR LE PRÉSENT DRT EST SUBORDONNÉ À L'AVIS CONFORME DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS »*

- un savoir-faire confirmé d'écoute sociale, d'orientation et d'accompagnement vers des structures d'accueil ;
- un réseau de partenaires associatifs ;
- un réseau de professionnel de santé.

Bénéfices de la mission pour le Client⁶ :

- porter assistance aux populations en détresse sociale qui se réfugient dans les espaces de transport ;
- réaliser une action d'utilité publique et de solidarité valorisant l'image de l'opérateur de transport ;
- accéder à des dispositifs sociaux, sanitaires et associatifs expérimentés ;
- contribuer au bon fonctionnement du service ;
- améliorer le sentiment de sécurité des voyageurs et la physionomie des espaces de transport.

4.3 LES ACTIVITES DE SURETE DES RESEAUX ET DU PATRIMOINE REALISEES PAR DES AGENTS DE DE SECURITE PRIVEE – HORS CYNOTECHNIQUE

4.3.1 Objectifs

Les activités de sécurité des réseaux et du patrimoine peuvent être réalisées avec l'appui d'agents d'entreprises de sécurité privée sous-traitantes du SIS et intervenant sous le contrôle et la responsabilité du SIS ou depuis le PC Sûreté à partir des dispositifs de vidéoprotection / vidéosurveillance. Elles s'exercent en complémentarité de celles réalisées par les agents du GPSR permettant :

- la sûreté des voyageurs et la sauvegarde de leurs biens ;
- l'assistance aux agents de l'entreprise et leur protection ;
- la protection du patrimoine appartenant à l'entreprise ou utilisé par elle pour l'exercice de ses activités ;
- la prévention des actes d'incivilité et de délinquance.

⁶ dans les conditions fixées notamment par les dispositions de l'article L. 2241-6 du code des transports.

4.3.2 Missions

Ces agents de sécurité privée interviennent en appui des agents du GPSR dans les limites des prérogatives définies au chapitre « 1.2 Les entreprises de sécurité privée ». Le pilotage de ces équipes par le SIS permet le rapprochement opérationnel qui existe entre les acteurs de la sûreté (SIS et Forces de Sécurité Intérieure) et les autres parties prenantes et favorise l'efficacité des dispositifs de sécurisation des réseaux.

Ils peuvent réaliser les missions d'appui suivantes :

- **Appui à la sécurisation opérationnelle des espaces de transport :**

La sécurisation opérationnelle des espaces de transport est réalisée au travers d'opérations programmées (telles que patrouilles itinérantes, accompagnement d'opérations de lutte contre la fraude, de la présence rassurante) ou de manière inopinée ou sur appel du PC Sûreté pour gérer une situation conflictuelle susceptible de porter atteinte à la bonne exécution du service ou faire cesser une infraction en cas de flagrance.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- sécuriser l'activité de l'opérateur de transport et le réseau, par la présence d'agents de sécurité privée, intervenant dès que nécessaire ;
- bénéficier d'un positionnement et d'une présence humaine adaptée au besoin de sécurisation des réseaux.

- **Appui aux dispositifs spécifiques de sécurisation des réseaux lors d'événements exceptionnels**

Les opérations de sécurisation des réseaux lors d'événements exceptionnels sont des opérations programmées visant à renforcer les dispositifs de sûreté des réseaux lors de manifestations (culturelles, sportives ou sociétales) pouvant impacter l'offre de transport, la sûreté des voyageurs et du personnel ou l'intégrité du patrimoine. En fonction de l'évolution du déroulement des événements et des éventuelles demandes de l'Opérateur de Transport ou des Forces de Sécurité Intérieure ou de l'Autorité Organisatrice des Mobilités, un renforcement des dispositifs prévus peut être mis en œuvre par le PC Sûreté.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- assister l'opérateur de transport dans la sécurisation des flux de voyageurs, en cas de fait intéressant la sûreté ;

- prévenir les débordements, les actes de délinquance, les incivilités et dégradations provoquées par le rassemblement de personnes ;
- diminuer les impacts sur l'offre de transport ;
- bénéficier d'un positionnement et d'une présence humaine adaptée au besoin de sécurisation des réseaux.

- **Soutien à la surveillance renforcée des espaces de transport**

Les opérations de soutien pour une surveillance renforcée sont des opérations programmées visant à renforcer la sécurisation des stations, gares, pôles de transports multimodaux ou véhicules de transport public en circulation. Ces opérations viennent compléter l'offre de sécurisation des réseaux lorsque des phénomènes identifiés, ponctuels ou endémiques, nécessitent une occupation marquée et renforcée du territoire. Le soutien apporté par des agents d'entreprises de sécurité privées sous-traitantes et coordonnée par le SIS lors de ces opérations permet notamment d'agir, en prévention et en dissuasion, sur des phénomènes de délinquance impactant fortement la qualité de l'offre de transport (tels que toxicomanie, prostitution, réseaux de vol organisés, ventes illicites, mendicité agressive).

Bénéfices de la mission pour le Client :

- un appui visant à traiter des phénomènes de délinquance et/ou d'incivilités ;
- bénéficier d'un positionnement et d'une présence humaine adaptée au besoin de sécurisation des réseaux ;
- renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel de l'Opérateur de Transport ;
- diminuer le risque d'image pour l'Opérateur de Transport et les Autorités Organisatrices des Mobilités.

- **Appui à la protection des salariés au contact du public**

Les opérations de protection des personnes sont des opérations programmées, telles que la protection des conducteurs, des équipes réalisant des opérations de lutte contre la fraude ou encore du personnel d'accueil au sein des espaces de transport. Selon leur nature et leur contexte, elles sont réalisées par des équipes sur site.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- sécuriser le personnel de l'Opérateur de Transport, contribuer à la prévention des risques professionnels et à la préservation du climat social ;
- renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel de l'Opérateur de Transport.

- **Appui à la sécurisation opérationnelle du patrimoine de l'entreprise**

Selon la vulnérabilité des sites d'exploitation ou de maintenance des services de transport non accessibles aux voyageurs et la sensibilité de leurs activités, des dispositifs humains et organisationnels de surveillance sont programmés et mis en œuvre, en complément des moyens techniques de protection de site existants. La sécurisation opérationnelle des sites d'exploitation ou de maintenance des services de transport non accessibles aux voyageurs est assurée par la présence active, dissuasive et préventive d'agents de sécurité privée. Ces agents assurent la surveillance locale des sites, signalent toute anomalie ou fait de sûreté au poste de commandement, et retiennent les mis en cause le cas échéant.

Le PC Sûreté coordonne l'envoi d'équipes opérationnelles d'intervention en renfort, ou des Forces de Sécurité Intérieure, en cas de signalement d'un fait de sûreté.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- dissuader les passages à l'acte ;
- dissuader les phénomènes de gravures, graffitis, destruction sur les installations, équipements et patrimoine de l'Opérateur de Transport ou du Gestionnaire d'infrastructure ;
- diminuer les impacts des phénomènes de délinquance et d'incivilités sur la qualité de service ;
- diminuer les impacts des phénomènes de délinquance et d'incivilités sur l'offre de transport ;
- diminuer le risque d'image pour l'opérateur de transport et les Autorités Organisatrice des Mobilités.

4.4 LES ENTREPRISES DE SECURITE PRIVEE - CYNO TECHNIQUE - SPECIFICITE POUR LE RESEAU METRO/RER

4.4.1 Objectifs

Afin de fluidifier le trafic sur le réseau de transport guidé métro et RER, le traitement des colis délaissés est assuré avec l'appui d'agents d'entreprises de sécurité privée (équipes cynotechniques) sous-traitantes du SIS et intervenant sous le contrôle et la responsabilité du SIS ou depuis le PC Sûreté pour :

- la sûreté des voyageurs et la sauvegarde de leurs biens ;
- l'assistance aux agents de l'entreprise et leur protection ;
- la protection du patrimoine appartenant à l'entreprise ou utilisé par elle pour l'exercice de ses activités.

4.4.2 Missions

Dans le cadre de cette mission, les agents de sécurité privée cynotechnique des entreprises sous-traitantes du SIS interviennent en appui des agents du GPSR dans les limites des prérogatives définies au chapitre « 1.3 Les entreprises de sécurité privée – cynotechnique ».

- **Traitement des objets délaissés – réseau Métro/RER**

En cas de signalement d'un objet délaissé sur le réseau de transport guidé métro et RER, le PC Sûreté procède à une enquête environnementale à l'aide des images de vidéoprotection et/ou fait procéder, le cas échéant, à une inspection de l'objet par des équipes opérationnelles. Les équipes opérationnelles sont systématiquement accompagnées de chiens de détection sur le réseau ferré.

Selon les informations recueillies, le PC Sûreté avise les services compétents de la Préfecture de Police pour intervention.

Bénéfices de la mission pour le Client :

- accéder à des capacités d'enquête environnementale ;
- bénéficier d'une intervention plus rapide notamment par l'acheminement du binôme par l'intermédiaire de véhicule d'intérêt général prioritaire destinée à diminuer les interruptions de trafic et contribuant à une prise en charge accélérée d'objets délaissés potentiellement dangereux ;
- sécuriser l'activité de l'opérateur de transport et le réseau, par la présence d'équipes cynotechniques dédiées intervenant si nécessaire ;
- sécuriser les voyageurs ;
- assister l'opérateur de transport dans la sécurisation des flux de voyageurs, en cas de fait intéressant la sûreté par un effectif du GPSR ou par une équipe de sécurité privée non cynotechnique.

4.5 PERIMETRE D'EXECUTION DES MISSIONS DE L'OFFRE DE SERVICE

Au titre du présent DRT :

- les missions présentées du 4.1 au 4.4 du présent document sont proposées dans le cadre de prestations exercées au titre des alinéas 2 à 5 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports ;

- seules les missions présentées au 4.1 du présent document sont proposées dans le cadre de prestations exercées à la demande au titre de l’alinéa 6 de l’article L. 2251-1-2 du code des transports.

5 CAUSES D'EXONERATION DE REALISATION DES PRESTATIONS OPERATIONNELLES DE SURETE DES RESEAUX ET DU PATRIMOINE

Si survient l'un des cas exonératoires listés dans le présent article, la RATP ne pourra ni voir sa responsabilité engagée, ni se voir infliger les éventuelles sanctions et malus fixés le cas échéant à la convention pluriannuelle ou cadre formalisé pour manquement aux obligations contractuelles lui incombant.

5.1. Evènements majeurs de sûreté :

La RATP n'encourt aucune responsabilité pour ne pas avoir exécuté ou avoir exécuté avec retard l'une de ses obligations au titre de la convention pluriannuelle ou cadre formalisé conclus avec ses Clients dès lors qu'elle démontre que cette absence totale ou partielle d'exécution résulte de la survenance d'un événement majeur de sûreté tel que défini ci-après, dans la stricte mesure où ledit événement a une incidence sur l'obligation considérée, ce dont la RATP aura la charge de la preuve, et à condition que l'événement ne puisse être, en tout ou partie, imputable à la RATP.

Est considéré comme un événement majeur de sûreté :

- (i) un événement de sûreté d'une particulière urgence, ampleur ou gravité,
- (ii) requérant la mise en place de mesures que le service interne de sécurité de la RATP est tenu d'exécuter à la demande expresse de l'autorité de police ou qu'il a prises de sa propre initiative, et
- (iii) imposant la mobilisation en tout ou partie des moyens humains et techniques affectés initialement à l'exécution de la présente Convention ou du cadre formalisé.

Lorsque la RATP invoque la survenance d'un événement majeur de sûreté, elle prévient immédiatement le Client, et lui notifie par courriel au maximum dans les cinq (5) jours ouvrés suivant la survenance de l'évènement. La notification précise et justifie dans la mesure du possible les faits invoqués au soutien de sa demande (avec copie de la demande expresse de l'autorité de police le cas échéant) et la nature de l'événement, les conséquences de cet événement sur l'exécution de la Convention ou du cadre formalisé ainsi que les mesures prises pour en atténuer les effets.

Le Client notifie dans un délai de quinze (15) jours ouvrés sa décision quant au bien-fondé de la prétention dûment notifiée.

En cas de suppression d'une prestation commandée résultant directement de la survenance d'un événement majeur de sûreté, la RATP étudie les alternatives permettant une reprogrammation.

En cas de reconnaissance de la survenance d'un événement majeur de sûreté, la rémunération de la RATP tiendra uniquement compte des heures effectivement réalisées sur le périmètre objet de la présente Convention ou du cadre formalisé.

Lors de chaque échéance prévue au contrat conclu avec le Client, la RATP :

- dresse un bilan des événements majeurs de sûreté survenus sur le trimestre écoulé ;
- liste les écarts entre les prestations commandées et celles réalisées, en détaillant pour les prestations annulées celles qui ont été reprogrammées.

5.2. Force majeure :

La RATP n'encourt pas de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements intervenant à tout moment et présentant les caractéristiques de la force majeure.

La force majeure doit, conformément à la jurisprudence administrative, être irrésistible, imprévisible et avoir un caractère extérieur à la RATP et au Client.

Tout événement ou dommage impliquant une perturbation de l'exploitation ne constitue ni un cas de force majeure, tant qu'il ne remplit pas les conditions visées à l'alinéa précédent, ni une cause exonératoire de responsabilité.

Les grèves du personnel RATP sont de l'entière responsabilité de la RATP, qui en assume les conséquences en termes de production d'offre et en termes financiers. Par exception, les grèves de portée nationale, indépendantes des mesures et décisions prises par la RATP feront l'objet d'une discussion au cas par cas quant à leur qualification de force majeure (et leur traitement).

La survenance de la pandémie COVID 19 préalablement à l'adoption du DRT n'enlève pas nécessairement le caractère d'imprévisibilité aux éventuelles futures pandémies analogues ou poursuite de la pandémie actuelle, pour ses effets non anticipés à date d'adoption du DRT..

En tout état de cause, il incombe à la RATP de rechercher la responsabilité de la personne à l'origine du dommage ou de l'événement pour obtenir le dédommagement des conséquences pécuniaires de l'événement ou du dommage considéré.

Si la RATP vient à invoquer la survenance d'un événement de force majeure, elle le notifie :

- dès qu'elle en a connaissance, à la personne en charge de l'astreinte du Client ;

- dans les cinq (5) jours ouvrés à compter de la survenance de l'événement, au Client, par courriel, et confirmé dans les meilleurs délais par lettre recommandée avec avis de réception.

La RATP doit alors préciser :

- la nature de l'événement, et en quoi celui-ci ne lui est pas imputable ;
- le ou les retards, ou conséquences sur l'exécution de la Convention pluriannuelle ou du cadre formalisé, qui en résultent directement ou sont susceptibles d'en résulter directement ;
- les mesures, et leurs justifications, envisagées pour atténuer les effets de ces retards et conséquences et préserver la continuité du service contractualisé.

Le Client notifie dans un délai de quinze (15) jours ouvrés sa décision quant au bien-fondé de cette prétention, des effets de l'événement de force majeure en cause et des mesures envisagées.

La Partie qui invoque un événement de force majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

La RATP ou le Client qui, par action ou par omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

En dehors des cas de force majeure, ni la RATP, ni le Client n'est délié de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle. Toutefois, le Client peut, dans certains cas, neutraliser l'application des clauses relatives à l'incitation au niveau de performance pour tenir compte de la mobilisation des personnels de la RATP pour assurer la continuité du service et minimiser les désagréments.

Un bilan annuel des demandes d'application de l'article force majeure sera effectué entre le Client et la RATP lors de chaque échéance prévue au contrat conclu avec le Client.

Dans le cas où, du fait de la survenance d'un cas de force majeure dûment constaté dans les conditions du présent article et de la convention pluriannuelle ou du cadre formalisé conclu avec le Client, l'exécution de la convention ou du cadre formalisé s'avère définitivement compromise ou se trouve suspendue pour une durée supérieure à trois (3) mois, le Client ou la RATP peuvent demander la révision de la convention ou du cadre formalisé, et en discuter avec l'autre Partie. L'accord portant sur la révision et son contenu fera l'objet d'un avenant à la convention pluriannuelle ou le cadre formalisé.

5.3. Prérequis techniques, administratifs ainsi que de sécurité et santé au travail

Dans les conditions de l'article 2 du DRT, la RATP n'encourt pas de responsabilité, ni ne peut se faire appliquer des éventuelles sanctions et malus pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation, dans la mesure où un tel manquement ou retard est directement lié à l'absence, totale ou partielle, d'un prérequis technique, administratif et de sécurité et de santé au travail. La RATP transmet à IDFM sans délai les éléments justifiant la non-réalisation, totale ou partielle de son obligation ou sa réalisation tardive.

6 PROCESSUS DE COMMANDE ET DE CONVENTIONNEMENT

6.1 MODALITES CONTRACTUELLES

Le SIS publie son document de référence et de tarification (DRT) via le site internet du Groupe RATP (ratpgroup.com/fr/solutions-et-expertises/surete/). Destiné à l'ensemble des Clients, ce document de référence présente l'ensemble des services ainsi que les tarifications horaires en vigueur pour les prestations régulées. Les demandes des Clients donneront lieu à une Convention conclue avec le SIS qui précisera les prestations attendues parmi celles listées dans le présent document de référence et de tarification, en fixera le volume, ainsi que la durée de la Convention. Les conditions de réalisation des prestations seront celles définies au DRT.

Selon les cas, la Convention sera signée avec :

- IDFM, autorité organisatrice des mobilités en Ile-de-France, en ce qui concerne les prestations prévues relevant des alinéas 2 à 5 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports. Au terme normal ou anticipé de la Convention, en attente de la conclusion de la nouvelle Convention qui sera conclue, dans la mesure où la RATP doit assurer la continuité de sa mission définie à l'article L. 2251-1-2 du code des transports, IDFM procède à titre provisionnel pour l'année N, au versement à la RATP, chaque mois, du douzième de la rémunération calculée comme le produit du tarif applicable pour l'année N par les volumes commandés pour l'année N-1, en tenant compte de l'évolution des prestations nécessaires à la continuité du service réalisé au profit d'IDFM.
- les Clients demandeurs (IDFM, toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence, ou des exploitants de services de transport) en ce qui concerne les prestations prévues à l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports.

Le SIS est doté d'un Centre de Conception des Dispositifs de Sécurisation permettant au Client de prendre connaissance des prestations proposées, de l'offre de service, et d'établir une Convention de prestation.

Compte tenu de ses modalités d'organisation, le SIS ne peut répondre qu'à des demandes de prestation portant sur un volume prédéterminé d'heures sur une durée d'un an minimum accompagné d'un

calendrier prévisionnel de déploiement. Les demandes peuvent donner lieu à des Conventions pluriannuelles.

En ce qui concerne les prestations exercées au titre des alinéas 2 à 5 de l’art L. 2251-1-2 du code des transports, les modalités relatives aux commandes sont définies par convention avec Ile-de-France Mobilités, dans le respect des textes applicables et en compatibilité avec le présent DRT. Les dispositions ci-dessous s’appliquent aux seules prestations prévues à l’alinéa 6 de l’article L. 2251-1-2 du code des transports.

L’acceptation de toute demande d’intervention du service de sûreté sera conditionnée par :

- le respect du cadre légal et réglementaire dans lequel interviennent les agents. Il conviendra de s’assurer que les agents du SIS peuvent réaliser les prestations demandées par le Client au regard des prérogatives dont ils disposent ;
- l’analyse sûreté réalisée par l’observatoire de la sûreté. L’objectif est d’assurer la cohérence des prestations demandées par le Client au regard des éléments de sûreté dont le SIS dispose ;
- la possibilité de couverture des demandes exprimées au regard de la capacité de production du SIS et des moyens disponibles (notamment opérationnels, matériels, techniques) permettant de s’assurer de la réalisation de la commande ;
- le respect des conditions fixées au DRT ;
- la conclusion d’une Convention.

Les demandes adressées au SIS sont traitées dans la limite des ressources disponibles ou susceptibles de l’être à l’échéance de la demande.

Afin de garantir au mieux la prise en compte des commandes pour chacun des Clients et la mise en place de l’offre de prestations la plus adaptée, le SIS administre la gestion des commandes Clients selon le calendrier précisé ci-dessous.

Le SIS assure le meilleur traitement à toute commande présentée au-delà du délai fixé au « 6.2- Détermination du besoin » et proposition de Convention mais ne peut garantir, passée cette échéance, sa prise en compte effective.

La réalisation des missions est laissée à l’arbitrage du SIS en fonction du contexte de sûreté et de la priorisation des missions formulées et validées avec le Client et ce, dans le respect du volume global commandé (adaptation opérationnelle de la commande laissée à l’appréciation du SIS après avoir évalué les différents besoins et moyens d’intervention en temps réel).

Les prestations commandées et programmées peuvent être reportées ou annulées en fonction des évolutions des besoins sûreté des Clients ou de l’activité opérationnelle pilotée par le PC Sûreté. Toute adaptation opérationnelle fera l’objet d’une information des Clients.

6.2 DETERMINATION DU BESOIN ET PROPOSITION DE CONVENTION, EN CE QUI CONCERNE LES PRESTATIONS PREVUES A L'ALINEA 6 DE L'ARTICLE L. 2251-1-2 DU CODE DES TRANSPORTS

Les étapes de prise en compte des demandes Clients sont les suivantes :

1. l'expression du besoin par le Client ;
2. l'analyse de la demande par le CCDS et proposition d'offre de service ;
3. la validation par le Client ;
4. le conventionnement.

Toute expression de besoin pour l'année n doit être communiquée au CCDS avant le 30 septembre de l'année N-1.

Dans le cas où plusieurs demandes ne sauraient être satisfaites en raison des contraintes de moyens, compte tenu des droits exclusifs, les prestations réalisées en application des alinéas 2 à 5 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports priment sur les demandes de prestations réalisées sur le fondement de l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 précité, tant dans le cadre des demandes formulées que de leur exécution.

Dans un second temps, le SIS formule une proposition d'adaptation des demandes formulées en application de l'alinéa 6 du L. 2251-1-2 du code des transports par des opérateurs de transport ou l'autorité organisatrice dans le but d'aboutir à des alternatives raisonnables ayant l'impact le plus limité possible sur les conditions de réalisation des prestations. Cette proposition est faite dans des conditions transparentes. En effet, le SIS vérifie ses capacités d'allocation de ses moyens en fonction des demandes et de sa capacité de réalisation.

Les demandes formulées en dehors de ce calendrier sont instruites et affectées en fonction des moyens disponibles.

Les Conventions en cours se poursuivent sur la base des volumes de prestations déjà contractualisés et selon les conditions du présent DRT qui s'appliquent dès son entrée en vigueur. Le cas échéant, un avenant à ces Conventions pourra être conclu afin de les rendre conformes au DRT sans pour autant empêcher l'application du DRT à ces Conventions même en l'absence d'avenant.

Toute nouvelle demande ou demande complémentaire s'effectuera dans les conditions définies aux 6.2.1 et suivants.

De manière générale, tout refus est notifié au demandeur et motivé.

6.2.1 Expression du besoin par le Client

En vertu du décret n°2021-598, le CCDS propose et conseille au Client l'offre de service et les tarifs horaires correspondant au territoire et aux besoins identifiés. Pour tenir compte des aléas de production susceptibles d'intervenir, les Parties peuvent convenir de la faculté, pour la RATP, d'une modulation du volume des prestations effectivement réalisées dans un rapport de plus ou moins 2% maximum au regard du volume de prestations à commander. En tout état de cause, la facturation est établie sur la base du volume de prestations effectivement réalisé.

Le Client fournit au CCDS tous les éléments de contexte permettant de procéder à une qualification et une identification précise des prestations envisagées et des volumes, tels que :

- éléments de contexte connus par le Client : ligne(s)/site(s) concerné(s), contraintes opérationnelles et/ou d'exploitation, créneaux horaires ;
- éléments d'organisation du Client : personnel concerné, patrimoine concerné, précisions géographiques ;
- éléments de sûreté connus par le Client : historique des faits de sûreté, données chiffrées, cartographies, actions déjà entreprises sur le secteur concerné, partenaires présents/actifs sur le secteur (tels que police, médiateurs, associations) ;
- type de missions souhaitées parmi celles listées au DRT.

Le Client a la possibilité, au moment de l'expression de son besoin ou à tout moment en amont du conventionnement, de préciser les prestations qu'il souhaiterait voir réalisées par les agents du service interne de sécurité mais également :

- les secteurs ou sites à sécuriser (tels que modes de transports, station, gare routière, quai, site privé) ;
- la fréquence des passages/ le temps de présence souhaité ;
- les éventuelles modalités particulières de réalisation attendues.

6.2.2 Analyse, conseil et proposition d'offre adaptée aux besoins exprimés par le Client

A partir de l'expression de besoins transmise par le Client, le SIS réalise une analyse de sûreté lui permettant de faire une proposition d'offre adaptée au besoin exprimé.

L'acceptation de toute demande se fait dans les conditions évoquées en « 6.1 – modalités contractuelles ».

Dans le cadre d'une demande faite par un Client dans les délais fixés au point « 6.2 – Détermination du besoin et proposition de Convention » concernant des prestations qui ne sont pas déjà régies par Convention avec le SIS, cette dernière propose son offre de service au Client au plus tard :

- le 30 octobre N-1 pour une prise en compte à compter du 1^{er} janvier de l'année N ;

Elle comprend les activités proposées, ainsi que les volumes et tarifs associés. Dans le cas des prestations sur devis, les éléments sont transmis au Client.

Une Convention précise le volume d'heures agent, ainsi que les prestations qui feront l'objet d'une tarification en euros, selon la méthode de calcul définie et validée par l'Autorité de Régulation des Transports dans le présent DRT.

6.2.3 Validation de l'offre par le Client

Les Clients peuvent transmettre des propositions d'ajustements de l'offre, dans les limites fixées au DRT, ou valider la proposition initiale.

Le Client communique tous les éléments utiles à la programmation et la réalisation des prestations (tels que plan des stations, plan des sites, les références de matériel, les faits marquants liés ou non à l'exploitation, la politique anti-fraude).

Ils seront transmis au plus tard :

- le 15 novembre N-1 pour une prise en compte à compter du 1^{er} janvier de l'année N.

6.2.4 Formalisation et signature de la Convention

Le SIS étudie les ajustements proposés par le Client et modifie la Convention si besoin.

Le SIS accusera réception de la validation de l'offre.

La Convention sera signée par les deux parties et un exemplaire sera remis à chaque partie avant commencement des prestations. La signature du contrat vaut commande validée, sans préjudice le cas échéant d'une adaptation des volumes précis par avenant qui ne vaut alors pas nouvelle demande au sens de l'article 6.2.

6.3 TRAITEMENT DES DEMANDES DE MODIFICATION EN COURS D'EXECUTION DE LA CONVENTION, EN CE QUI CONCERNE LES PRESTATIONS PREVUES A L'ALINEA 6 DE L'ARTICLE L. 2251-1-2 DU CODE DES TRANSPORTS

La convention prévoit la possibilité pour le Client, au cours de la durée de celle-ci, de présenter des commandes complémentaires susceptibles de générer un volume de prestations à réaliser supérieur

au volume initial (adaptation programmée de la commande). Dans ce cas, les coûts supplémentaires générés devront être précisés au Client et un avenant à la Convention initiale sera signé avant la réalisation de prestations complémentaires.

Le Client ne pourra pas diminuer le niveau de prestation attendu sauf si versement d'un dédommagement au SIS pour le préjudice causé.

Le client devra adresser sa demande d'évolution au CCDS, à la hausse ou à la baisse, qui fera l'objet d'une étude par le SIS. Le CCDS adresse sa réponse au Client dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la demande. Les critères d'appréciation des demandes complémentaires sont similaires à ceux applicables aux demandes initiales et définis à l'article « 6.1 Modalités contractuelles ».

Si la modification est validée par les deux parties, elle donnera lieu à un avenant à la Convention.

6.4 CONSEIL ET AJUSTEMENT D'UN DISPOSITIF DE SECURISATION AVEC LE CLIENT DANS LE CADRE D'UNE CONVENTION, EN CE QUI CONCERNE LES PRESTATIONS PREVUES A L'ALINEA 6 DE L'ARTICLE L. 2251-1-2 DU CODE DES TRANSPORTS

Sur la base des informations communiquées par le Client et de l'expertise du SIS, l'Observatoire de la Sûreté est en capacité d'identifier tout événement pouvant affecter la qualité de service, porter atteinte aux biens de l'entreprise ou pouvant affecter la sûreté des personnes (tels que personnel de l'entreprise, prestataire, voyageur). Il est également en capacité d'analyser ces données et de produire des conseils opérationnels dans le but d'adapter au mieux la couverture géographique des équipes de sûreté et de garantir une réactivité face à l'évolution de la délinquance et des faits de sûreté auxquels le Client peut être confronté au quotidien.

Le Centre de Conception des Dispositifs de Sécurisation prend en compte les conseils opérationnels proposés par l'Observatoire de la Sûreté dans l'adaptation des dispositifs opérationnels de sûreté proposés dans le cadre d'une Convention. Il travaille avec ses Clients en restant à l'écoute de leurs besoins mais également avec les partenaires régaliens (FSI ; Instances étatiques) pour se coordonner, le cas échéant, avec leurs dispositifs de sécurisation ou concevoir des dispositifs complémentaires à la demande du Client, des partenaires régaliens ou à son initiative.

Les ajustements, s'ils modifient les volumes définis au sein de la Convention, seront traités dans les mêmes conditions qu'à l'article « 6.3- Traitement des demandes de modification en cours d'exécution de la Convention » et donneront lieu à un avenant à celle-ci.

6.5 GOUVERNANCE DES CONVENTIONS

Au cours de la période d'exécution de la Convention et de réalisation des prestations, des comités de suivi sûreté seront organisés avec chaque Client afin de suivre la bonne exécution de la commande par le SIS par rapport aux volumes initialement commandés par le Client.

Des indicateurs fournis à titre indicatif, non sanctionnés financièrement, pourront le cas échéant être prévus contractuellement.

Des indicateurs incitatifs sanctionnés financièrement pourront également être prévus dans les conventions conclues avec le Client, sous réserve de faisabilité permettant leur mesure et d'une définition, dans le contrat avec le Client, des modalités de mesures et des objectifs qui leurs sont attachés.

Le contenu, la périodicité et les supports de suivi seront contractuellement définis avec le Client, en fonction de la nature des prestations et des réseaux sur lesquelles elles seront exécutées.

6.6 RESPONSABILITES

Les régimes de responsabilité sont ceux définis dans les conventions conclues avec les Clients, sans préjudice des dispositions de l'article 5 du présent DRT.

6.7 LITIGES

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable tout litige relatif à l'existence, la validité, l'interprétation, l'exécution, l'adaptation et/ou la résiliation de la Convention, dans les conditions prévues à cette dernière.

A défaut de règlement amiable et après constat formalisé du désaccord, la Partie la plus diligente pourra saisir, le cas échéant, les tribunaux compétents de Paris.

7 BAREMES DE TARIFICATION ET FACTURATION

7.1 PRINCIPES GENERAUX

Le III et le dernier alinéa de l'article R. 2251-58 du code des transports prévoient que :

- la détermination des tarifs de prestations réglementées est établie au regard du coût de la prestation, qui doit être celui d'un opérateur efficace, majoré d'un bénéfice raisonnable ;
- lorsque la spécificité de certaines prestations ne permet pas d'établir un tarif unitaire, le document de référence et de tarification prévoit que le tarif de ces prestations est arrêté au cas par cas selon un devis établi préalablement à leur délivrance.

7.2 PRIX DES PRESTATIONS DU SERVICE INTERNE DE SECURITE

Les prestations sont fournies dans le cadre d'une commande préalable par le Client d'un volume d'heures prévisionnel nécessaire pour la réalisation des missions confiées SIS.

Le tarif des prestations retenu au titre du DRT au titre des alinéas 2 à 5 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports se composent comme suit :

- prestation de prévention, et sécurisation exercée par les agents du GPSR Jour et GPSR grande Nuit ;
- prestation de prévention exercée par les agents du Recueil Social ;
- prestation de cynotechnique ;
- prestation de surveillance des espaces et du patrimoine.

	2026	2027
GPSR Jour	109,76 € ₂₀₂₆ /heure	109,85 € ₂₀₂₇ /heure
GPSR Grande Nuit	127,60 € ₂₀₂₆ /heure	126,63 € ₂₀₂₇ /heure
Recueil Social	140,26 € ₂₀₂₆ /heure	140,88 € ₂₀₂₇ /heure
Cynodétection	(1 871 000 € ₂₀₂₆ + 22,1% du montant des marchés en sous-traitance) + montant des marchés en sous-traitance	(2 522 000 € ₂₀₂₇ + 22,1% du montant des marchés en sous-traitance) + montant des marchés en sous-traitance
Sécurité privée	(3 851 000 € ₂₀₂₆ + 7,7% du montant des marchés en sous-traitance) + montant des marchés en sous-traitance	(3 867 000 € ₂₀₂₇ + 7,7% du montant des marchés en sous-traitance) + montant des marchés en sous-traitance

Le détail des taux horaires des prestations de sous-traitance et leurs modalités d'indexation sont communiqués au Client sur demande et dans le cadre d'un dispositif de confidentialité.

Le tarif des prestations retenu au DRT au titre de l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports se compose comme suit :

	2026	2027
GPSR Jour	109,76 € ₂₀₂₆ /heure	109,85 € ₂₀₂₇ /heure
GPSR Grande Nuit	127,60 € ₂₀₂₆ /heure	126,63 € ₂₀₂₇ /heure

7.3 FACTURATION

Les modalités de facturation des prestations sont précisées dans les Conventions.

7.3.1 Prestations exercées au titre des alinéas 2 à 5 de l’art L. 2251-1-2 du code des transports

Les prestations exercées au titre des alinéas 2 à 5 de l’art L. 2251-1-2 du code des transports validées par les parties font l’objet d’une facturation dans les conditions prévues dans la convention conclue entre le SIS et Ile-de-France Mobilités.

7.3.2 Prestations exercées à la demande au titre de l’alinéa 6 de l’art L. 2251-1-2 du code des transports

Ces dispositions sont fixées dans chacune des Conventions, en adaptant, le cas échéant les modalités prévues dans la convention-type annexée.

8 POLITIQUE DE CONFIDENTIALITE

Le SIS s'engage à ne pas divulguer et à ne pas dévoiler sous quelque forme que ce soit, une information confidentielle parce que protégées au titre du secret des affaires et qui leur sont communiquées par un exploitant de services de transport ou une autorité organisatrice, orale ou écrite et ce quel que soit le support.

L'opérateur de transport ou l'autorité organisatrice devra indiquer les informations qu'ils estiment couverts par le secret des affaires pour que le SIS soit tenu au respect de leur confidentialité.

On entend par information confidentielle :

- les éléments des Conventions signées avec ses Clients et les annexes qui relèvent du secret des affaires ou dévoilent des éléments de sécurité ;
- toute autre donnée ou information concernant les opérateurs de transport exploitant des lignes de réseau de transport public dont la communication conférerait à son destinataire un avantage injustifié pour l'exercice d'une activité d'exploitant de transport.

Toute autre donnée ou information dont la communication ou la divulgation conférerait à son destinataire un avantage injustifié dans le cadre des procédures de mise en concurrence relatives à une activité d'exploitant de service public de transport. Le SIS établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations confidentielles d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique mentionnées à l'article R. 2251-60, qui sont détenues par ses services, et dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi.

Le SIS prend toutes les mesures nécessaires pour garantir que son personnel amené à avoir connaissance des informations confidentielles dans le cadre de leurs missions, soient informés de cet engagement de confidentialité ainsi que du plan de gestion des informations confidentielles et en respectent la teneur.

Elle s'assure également que ses prestataires respectent la confidentialité de ces informations.

L'obligation de confidentialité fait partie des règles de déontologie du SIS.

Le Client s'engage à respecter la confidentialité des données émises par le SIS, portées à la connaissance du Client et que ce dernier aura considéré comme confidentielles. Ces données pourront relever notamment du secret des affaires du SIS ou liées à des enjeux de sécurité publique. A cet égard, le Client prendra toutes les mesures nécessaires pour garantir que ses employés, dirigeants, administrateurs, agents et prestataires amenés à avoir connaissance des informations confidentielles

dans le cadre de leurs missions soient informés de cet engagement de confidentialité et en respectent la teneur.

Les conventions conclues avec les Clients pourront venir compléter ou amender ces dispositions.

9 ANNEXES

ANNEXE 1 : MODELE DE CONVENTION DE PRESTATIONS DE SURETE FOURNIES A LA DEMANDE

Le modèle de convention-type annexé ci-dessous s'appliquera sans préjudice de complément ou d'amendements convenus entre les parties dans le respect du principe de non-discrimination et du DRT.

CONVENTION DE PRESTATIONS DE SURETE FOURNIES AU TITRE DE L'ALINEA 6 DE L'ARTICLE L. 2251-1-2 du code des transports

Entre les soussignés :

D'une part, _____, représentée par XXXX, en qualité de XXXX, RCS [...], dont le siège est situé _____,

Ci-après dénommé le Client ou XXXX.

Et :

D'autre part,

Le service interne de sécurité de la RATP, dont le siège est situé _____ représenté par XXXX en qualité de Directeur du Service Interne de Sécurité de la RATP, dûment habilité à cet effet

Ci-après dénommé le Prestataire ou le service interne de sécurité de la RATP

Le Client et le Prestataire étant individuellement désignés une « Partie » et conjointement « les Parties »,

Vu le code des transports et notamment ses articles L. 2251-1 et L. 2251-1-2 ;

Vu l'avis n° [XXXX] de l'Autorité de Régulation des Transports en date du _____ ;

Vu le document de référence et de tarification des prestations de sûreté du SIS de la RATP du _____ ;
[XXXX] ;



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ
DESTINÉ AUX AUTORITES ORGANISATRICES DES MOBILITES, AUX OPÉRATEURS DE TRANSPORTS
PRÉSENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

*VERSION APPROUVEE PAR L'AVIS CONFORME N° 2026-076 DU 1ER SEPTEMBRE 2026 DE L'AUTORITE DE REGULATION DES
TRANSPORTS EN APPLICATION DE L'ARTICLE R. 2251-59 DU CODE DES TRANSPORT – SEPTEMBRE 2026
« LE CARACTERE EXECUTOIRE DE LA TARIFICATION PREVUE PAR LE PRESENT DRT EST SUBORDONNE A L'AVIS
CONFORME DE L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS »*

Contenu

Préambule

- 1. Définitions**
- 2. Objet de la Convention**
- 3. Documents contractuels**
- 4. Champs d'application**
- 5. Obligations relatives à la documentation, aux informations et à l'archivage**
- 6. Données à caractère personnel**
- 7. Conformité**
- 8. Mandats du Client (le Mandant) au profit du prestataire de service (le SIS, le Mandataire)**
- 9. Suivi de production sûreté**
- 10. Comité de suivi sûreté**
- 11. Modalités financières**
 - 11.1. Prix**
 - 11.2. Modalités de facturation**
- 12. Paiements**
 - 12.1. Délais de paiement**
 - 12.2. Conséquence du défaut de paiement**
- 13. Contestations**
- 14. Responsabilités et causes exonératoires**
 - 14.1. Responsabilité**
 - 14.2 Causes exonératoires**
- 15. Assurances**
- 16. Clause de sauvegarde**
- 17. Propriété intellectuelle**
- 18. Autonomie des clauses**
- 19. Intuitu personae et cession**
- 20. Renonciation**
- 21. Communication**
- 22. Entrée en vigueur et vie de la Convention**
 - 22.1. Entrée en vigueur et fin de la Convention**
 - 22.2. Vie de la Convention**
 - 22.3. Suspension et résiliation de la Convention**
- 23. Loi applicable**
- 24. Elections de domicile**

Préambule

Le code des transports définit, au travers notamment des dispositions des articles L. 2251-1, L. 2251-1-2 et suivants, et des articles R. 2251-54 à R. 2251-67, les missions dévolues au service interne de sécurité de la RATP en matière de sûreté, ainsi que leurs modalités de mise en œuvre.

Il est ainsi prévu que le service interne de sécurité de la RATP est chargé, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. La prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics est un axe prioritaire de son action.

Cette mission de prévention s'exerce :

- dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont la RATP est gestionnaire ;
- dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux ;
- en ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la RATP exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du code des transports, jusqu'aux échéances prévues au même article L. 1241-6.

Cette mission peut en outre s'exercer, à la demande, au profit d'Ile-de-France Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés plus haut, ainsi que pour les services de transport routier réguliers autres que ceux visés aux alinéas précédents, ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région d'Ile-de-France. Dans ce cas, le code des transports prévoit que La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.

Concernant ces activités, le SIS publie un document de référence et de tarification des prestations de sûreté (DRT), concernant lequel l'Autorité de régulation des transports émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations.

Ce DRT a vocation, conformément aux dispositions de l'article L. 2251-1-2 et des articles R. 2251-54 à R. 2251-63 du code des transports, à proposer aux clients de la RATP des prestations réalisées dans des conditions non discriminatoires, et d'en justifier le tarif.

Ce DRT s'applique de manière objective, transparente et non-discriminatoire à l'ensemble des missions rappelées ci-dessus, qu'ils relèvent des droits exclusifs du service interne de sécurité ou qu'ils soient à la demande.

Les missions à la demande exercées au titre de l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports font l'objet de la présente Convention, quel que soit le demandeur. A ce titre, la présente Convention définit les objectifs assignés et les moyens alloués, permettant à la RATP d'accomplir les prestations demandées. La rémunération correspondant aux prestations commandées figurant au sein de la présente convention est calculée en appliquant la tarification approuvée par l'Autorité de régulation des transports, figurant dans le document de référence et de tarification publié par la RATP.

C'est dans ces conditions que les Parties ont convenu ce qui suit :

1. Définitions

AOM	Autorité Organisatrice des Mobilités
BRF	Brigade des Réseaux Franciliens
CCOS PP	Centre de Coordination des Opération de Sûreté de la Préfecture de Police
DRT	Document de Référence et de Tarification
GI	Gestionnaire d'infrastructure (article L. 2142-3 code des transports et articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris)
GPSR	Groupe de Protection et de Sécurité des Réseaux
PC	Poste de Commandement
SIS	Service interne de sécurité de la RATP

2. Objet de la Convention

L'objet de la présente Convention est de définir les prestations qui seront fournies par le service interne de sécurité de la RATP au Client, sur la base de l'alinéa 6 de l'article L. 2251-1-2 du code des transports et des dispositions du DRT, et de préciser les modalités contractuelles de fourniture des Prestations commandées par le Client, en application du document de référence et de tarification des prestations de sûreté du service interne de sécurité de la RATP.



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ
DESTINÉ AUX AUTORITES ORGANISATRICES DES MOBILITES, AUX OPÉRATEURS DE TRANSPORTS
PRÉSENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

VERSION APPROUVEE PAR L'AVIS CONFORME N° 2026-076 DU 1ER SEPTEMBRE 2026 DE L'AUTORITE DE REGULATION DES
TRANSPORTS EN APPLICATION DE L'ARTICLE R. 2251-59 DU CODE DES TRANSPORT – SEPTEMBRE 2026
« LE CARACTERE EXECUTOIRE DE LA TARIFICATION PREVUE PAR LE PRESENT DRT EST SUBORDONNE A L'AVIS
CONFORME DE L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS »

Ces prestations sont celles définies dans le document de référence et de tarification des prestations de sûreté et/ou établies par devis dans les conditions prévues à l'article R. 2251-58 et suivants du code des transports.

Ces prestations sont réalisées, selon les missions définies au DRT, par des agents du service interne de sécurité de la RATP et/ou par des sous-traitants du service interne de sécurité de la RATP.

3. Documents contractuels

Les documents contractuels précisés ci-après sont applicables à la présente relation contractuelle entre les Parties et sont classés par ordre d'applicabilité décroissante.

L'ensemble est dénommé la "Convention" :

1. le Document de référence et de tarification des prestations du service interne de sécurité de la RATP ;
2. la présente Convention de Prestations Sûreté ;
3. les annexes de la Convention.

4. Champs d'application

Les prestations objet de la présente Convention ne sont commandables et réalisables que :

- dans les véhicules de transport public exploités par le Client et définis en annexe [...] de la Convention ;
- dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules et définis en annexe [...] de la présente Convention ;
- dans les conditions, et pour des volumes horaires et/humains, précisés et détaillés dans la présente Convention.

5. Obligations relatives à la documentation, aux informations et à l'archivage

Chacune des Parties communiquera à l'autre Partie toute information nécessaire à la bonne exécution de la Convention. Chacune des Parties s'engage notamment à informer l'autre Partie par courrier ou par mail aux adresses convenues entre les Parties de tout événement ou fait susceptible d'affecter l'exécution de la Convention.

Les contacts, adresses et coordonnées des représentants de chacune des parties à contacter sont :

Gestionnaire de la Convention

Compta

Urgences

Etc

.....



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ
DESTINÉ AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DES MOBILITÉS, AUX OPÉRATEURS DE TRANSPORTS
PRÉSENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

*VERSION APPROUVÉE PAR L'AVIS CONFORME N° 2026-076 DU 1ER SEPTEMBRE 2026 DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES
TRANSPORTS EN APPLICATION DE L'ARTICLE R. 2251-59 DU CODE DES TRANSPORTS – SEPTEMBRE 2026
« LE CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DE LA TARIFICATION PRÉVUE PAR LE PRÉSENT DRT EST SUBORDONNÉ À L'AVIS
CONFORME DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS »*

6. Données à caractère personnel

Dans le cadre de l'exécution de la présente Convention, les Parties peuvent être amenées à traiter des données à caractère personnel.

Les Parties s'engagent au respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et du règlement européen sur la protection des données n° 2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD), et notamment à :

- préciser, pour chaque traitement de données à caractères personnel, l'identité du ou des responsable(s) de traitement et, le cas échéant, du sous-traitant ;
- prendre toute mesure en vue de préserver la sécurité et la confidentialité des données personnelles et la conformité des traitements avec la réglementation précitée ;
- veiller au respect des droits des personnes, en les informant des traitements de données les concernant et en les avertissant expressément de leurs droits notamment d'accès, de rectification et d'opposition, pour des raisons tenant à leurs situations particulières, auxdits traitements.

Chaque Partie est responsable du respect de ses obligations respectives au regard de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et fera siennes les obligations relatives au respect des droits d'accès, de communication et d'opposition des personnes concernées par ces traitements.

En cas de responsabilité conjointe, les responsables de traitement concluent un accord conforme à l'article 26 du RGPD.

En cas de situation de sous-traitance, le responsable de traitement et le sous-traitant concluent un contrat regroupant les différents éléments prévus à l'article 28, paragraphe 3, du RGPD et précisant l'identité des sous-traitants ultérieurs intervenant déjà dans le traitement.

Lorsque le Client est responsable de traitement et que le Prestataire est sous-traitant, le Client autorise d'ores et déjà le Prestataire à avoir lui-même recours à un sous-traitant, en application de l'article 28, paragraphe 2, du RGPD. Le Prestataire devra tenir le Client informé conformément à ces dispositions.

7. Conformité

Les Parties s'engagent, pendant toute la durée d'exécution de la présente Convention, à respecter l'ensemble des lois, réglementations et normes internationales afférentes à la lutte contre la corruption, en France et dans tous les pays d'exécution du Projet.

Cet engagement comprend notamment pour les Parties, l'obligation de se conformer à l'ensemble des législations visant à incriminer les faits de corruption, de trafic d'influence, de concussion, de prise illégale d'intérêt, de détournement de fonds publics, de favoritisme ou de tout autre manquement à la

probité dans les pays dans lesquels elle exerce ses activités ainsi qu'à l'ensemble des législations internationales en la matière.

Le Client reconnaît avoir pris connaissance des engagements de RATP en matière d'éthique et de code de conduite des affaires tels qu'ils sont stipulés dans les documents accessibles sur le site ratp.fr : « Le code de conduite des affaires et de prévention de la corruption » et « Le code éthique du groupe ».

Les Parties confirment avoir mis en œuvre au sein de leur entreprise, ou, le cas échéant, s'engagent à mettre en œuvre un dispositif (composé de règles, systèmes, procédures et contrôles appropriés) visant à prévenir la commission de faits de corruption ou de trafic d'influence. Ce dispositif devra être conforme à l'article 17 de la loi 2016-1691 dite « Sapin II », tel que complété par les recommandations de l'Agence Française Anticorruption (référentiel anticorruption français).

Pendant toute la durée de la présente Convention, les Parties s'engagent à faire preuve d'une parfaite transparence en informant de manière expresse et écrite l'autre partie en cas de survenance d'une des situations suivantes, qu'elle concerne la Partie directement ou l'une des personnes qui lui est associée dans le cadre du présent partenariat (notamment associé, salarié, sociétaire, fournisseur, intermédiaire, sous-traitant), en France ou à l'étranger :

- commission avérée ou soupçonnée d'un ou plusieurs actes précités ;
- condamnation ou ouverture d'une enquête administrative ou judiciaire pour un ou plusieurs actes précités ;
- et plus généralement de tout autre manquement à la probité, soupçonné ou avéré, mettant en cause le Client ou une des personnes qui lui est associé.

Par ailleurs, chaque Partie s'engage à agir dans le respect des règles internationales en matière de lutte contre le blanchiment et financement du terrorisme afin de ne pas mettre l'autre Partie en défaut de ses obligations légales ou réglementaires.

Les Parties reconnaissent que le non-respect des engagements éthiques et compliance constitue une cause de désengagement de la Partie non défaillante.

8. Mandats du Client (le Mandant) au profit du prestataire de service (le SIS, le Mandataire)

La présente Convention vaut mandat du Client au profit du SIS de la RATP afin de permettre :

- le cas échéant et sans que cela n'entraîne un transfert de responsabilité ou une délégation, à tout agent du SIS de la RATP, de déposer plainte pour le compte du Mandant en cas d'infractions commises à l'encontre des biens de ce dernier. Celui-ci donne mandat au SIS de déposer plainte en son nom et pour son compte devant les services de Police et de Gendarmerie lorsque, à l'occasion de leurs missions, les agents du SIS du mandataire ont connaissance de faits infractionnels dont serait victime le mandant au sens de l'article 15-3 du CPP, à savoir :
 - flagrant délit, lorsque le service interne de sécurité intervient et ce en l'absence d'agents du Mandant sur place ;

- suite à un dossier instruit par le SIS à la demande du mandat, notamment dans le cadre de la lutte contre le vandalisme (dégradation par graffiti). Lors de chaque plainte déposée au nom et pour le compte du Mandant, le Mandataire communique les coordonnées du Mandant à l'autorité ayant reçu la plainte, informe le Mandant et lui adresse une copie du dépôt de plainte.
- la constatation des infractions à la Police des Transports. En l'état actuel du droit et afin que les agents du SIS de la RATP puissent pleinement exercer leurs missions, le Client désigne par la signature de la présente Convention, les agents du SIS comme personnes habilitées à constater les infractions de comportement à la Police des Transports pour son compte et leurs confie le soin et l'opportunité de constater et verbaliser lesdites infractions.

Le Client désigne par les présentes les agents du service interne de sécurité de la RATP comme agents spécialement désignés pour utiliser, le cas échéant, la contrainte dans le cadre de la mise en œuvre de l'injonction à sortir des espaces de transports, de descendre des véhicules ou de l'interdiction d'accès aux véhicules sur sollicitation d'un agent assermenté et agréé du Client ou à leur propre initiative (article L. 2241-6 du code des transports).

Il est précisé que le SIS de la RATP n'a pas vocation à contrôler la validité des titres de transport en possession des voyageurs du Client, sauf s'il intervient dans le cadre de la constatation d'une infraction comportementale. Par ailleurs, la constatation d'une infraction à la Police des Transports pour le compte du Client impose que ce dernier mette à disposition des agents du service interne de sécurité de la RATP un procès-verbal (PV) répondant aux prescriptions de la réglementation en vigueur.

A la signature des présentes, il s'agit de l'arrêté du 1er octobre 1986 relatif au procès-verbal d'infraction à la police des services publics de transports ferroviaires et des services de transports publics de personnes réguliers et à la demande.

La mise à disposition d'un PV répondant aux prescriptions de l'arrêté du 1er octobre 1986 du Ministère de la Justice conditionne la fourniture des prestations assurées par le service interne de la RATP, objets de la présente Convention.

Le Client remettra contre récépissé les liasses de PV à utiliser au SIS. Ce dernier avisera le Client avec un préavis de 3 semaines de la nécessité de fournir de nouveaux PV.

9. Suivi de production sûreté

Un reporting trimestriel de production sûreté sera transmis au Client par le SIS, précisant par type de missions, les volumes d'heures, les faits majeurs et les indicateurs d'activité opérationnelle disponibles, réalisés par le SIS à destination du Client.

Les écarts constatés entre les prestations commandées et celles réalisées sont commentés par le SIS lors des comités de suivi sûreté.

La liste des indicateurs opérationnels proposés par le SIS pour le client figure en annexe.

10. Comité de suivi sûreté

Un comité de suivi sûreté est tenu à minima chaque semestre. Il réunit les représentants du Client et du SIS, avec pour objectifs de valider les résultats de production et les résultats des indicateurs et d'évoquer tout autre sujet sûreté lié à l'exécution des prestations de la présente Convention.

De telles rencontres peuvent être provoquées à la demande de l'une ou l'autre des Parties.

L'ordre du jour convenu entre les parties sera communiqué par le SIS 15 jours avant la date du comité.

Le compte rendu, établi par le SIS, sera envoyé dans les 15 jours qui suivent la réunion et approuvé par chacune des Parties.

11. Modalités financières

11.1. Prix

Le montant de facturation des prestations s'établit sur la base des volumes déterminés dans la présente Convention. Toute prestation complémentaire effectuée à la demande du Client et validée par le service interne de sécurité de la RATP dans le cadre d'un avenant à la présente Convention sera facturée en supplément

Le taux horaire en vigueur sur la période contractuelle figure au Document de Référence et de Tarification des prestations du service interne de sécurité de la RATP pour chaque année concernée. En cas d'évolution du taux horaire du document de référence et de tarification pour une année donnée, cette évolution s'appliquera automatiquement aux prestations objet de la présente Convention, le cas échéant de manière rétroactive pour les prestations déjà réalisées au titre de l'année considérée.

11.2. Modalités de facturation

Les prestations fournies au titre de la Convention font l'objet d'une facturation libellée en euros. Toutes les factures émises en application de la Convention sont exprimées toutes taxes comprises sur les ventes (incluant la TVA au taux en vigueur), lorsqu'elles sont exigibles, ainsi que toute autre taxe éventuelle résultant des prestations fournies, conformément à la réglementation applicable.

A la signature de la Convention, le Client s'engage à verser une avance correspondant à un quart du montant prévu au titre de l'année de la première année d'exécution de la Convention. Ce montant sera pris en compte dans le cadre de la régularisation prévue en fin d'exécution de la Convention. En alternative à cette avance, le Client peut également proposer à la RATP, qui sera libre de l'accepter ou non, une garantie à première demande, bancaire ou maison-mère, couvrant ce montant.

Les prestations font l'objet d'acomptes versés sur la base d'un échéancier de facturation prévisionnelle trimestrielle, basé sur l'offre conventionnée de l'année. La facturation trimestrielle se fait par 1/4^{ème} de la commande, à terme échu, avec régularisation, au titre du 4^{ème} trimestre, lorsque la production de l'année N est consolidée, en fonction des opérations effectivement réalisées, dès lors que cette non-réalisation serait imputable au SIS. La régularisation donne lieu à une facture ou un avoir correspondant à l'écart définitif entre la commande et la production effectivement réalisée. Toute facture vaut appel de fonds.



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ
DESTINÉ AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DES MOBILITÉS, AUX OPÉRATEURS DE TRANSPORTS
PRÉSENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

VERSION APPROUVÉE PAR L'AVIS CONFORME N° 2026-076 DU 1ER SEPTEMBRE 2026 DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES
TRANSPORTS EN APPLICATION DE L'ARTICLE R. 2251-59 DU CODE DES TRANSPORTS – SEPTEMBRE 2026
« LE CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DE LA TARIFICATION PRÉVUE PAR LE PRÉSENT DRT EST SUBORDONNÉ À L'AVIS
CONFORME DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS »

En cas de résiliation de la Convention, une facture ou un avoir correspondant à l'écart définitif entre la commande et la production sera réalisée dans un délai d'un mois suivant la date de résiliation.

Les factures sont payables sous trente jours calendaires à compter de la date de réception de la facture. Les règlements sont à effectuer par virement bancaire sur le compte aux références porté à la connaissance du client par le SIS.

Le service interne de sécurité de la RATP n'accorde pas d'escompte en cas de règlement anticipé.

Les échéanciers de facturation prévisionnelle trimestrielle et les factures sont transmis par le service interne de sécurité de la RATP au Client en début de période contractuelle sous format dématérialisé à l'adresse suivante :
[XXXXXX].

En cas de changement d'adresse en cours d'exécution de la Convention, le Client en informera le Prestataire avec un préavis de quinze (15) jours calendaires. Dans ce cas, aucun intérêt moratoire ne lui sera facturé si, du fait de ce changement, la réception d'une ou plusieurs factures avait du retard.

12. Paiements

12.1. Délais de paiement

Les délais de paiement sont précisés au chapitre « 7.4.2 Prestations exercées à la demande au titre de l'alinéa 6 de l'art L. 2251-1-2 du code des transports » du DRT.

12.2. Conséquence du défaut de paiement

En l'absence de règlement dans les trente jours calendaires suivant la réception de la facture, le Client se trouve redevable envers la RATP d'intérêts moratoires.

Les intérêts moratoires sont dus de plein droit dès le jour suivant la date prévue de règlement (date de la facture + 30 jours calendaires). Ils sont exigibles sans qu'un rappel soit nécessaire.

Conformément aux dispositions de l'article L. 441-6 du code du Commerce, le taux à utiliser pour le calcul est le taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à son opération de refinancement la plus récente majoré de dix (10) points de pourcentage, sans que ce taux ne soit inférieur à trois (3) fois le taux d'intérêt légal.

Le montant des intérêts moratoires est calculé comme suit : $I = M \times T \times N/A$

- I représente le montant des intérêts moratoires ;
- M représente le montant TTC réglé en retard ;
- T représente le taux d'intérêts ;

- N le nombre de jours de retard de règlement compris entre la date de règlement effectif et la date limite de paiement + un (1) jour ;
- A représente le nombre de jours de l'année civile.

En cas d'incident de paiement du fait du Client (défaut de paiement dans les délais impartis à la Convention), le Prestataire se réserve le droit de suspendre l'exécution de la prestation litigieuse et/ou, le cas échéant, à l'expiration d'un délai de quinze (15) jours calendaires à compter de la mise en demeure de payer restée infructueuse, de décider de mettre fin à la Convention de plein droit. En cas de fin anticipée de la Convention, toute somme due par le Client, assortie de conditions de paiement, devient immédiatement exigible.

En tout état de cause, le Prestataire se réserve le droit de conditionner l'exécution de toute nouvelle prestation (ou la poursuite de la Convention) à la régularisation de la position débitrice du client.

Par ailleurs, le Client en situation de retard de paiement est également de plein droit débiteur, à l'égard du Prestataire, d'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement d'un montant de quarante euros (40,00€).

Si les frais de recouvrement exposés sont supérieurs au montant de cette indemnité forfaitaire, le Prestataire peut demander, sur justification, une indemnisation complémentaire.

13. Contestations

Toute contestation, pour être recevable doit être motivée et documentée. Elle est transmise au SIS dans un délai maximal de trente (30) jours calendaires, suivant la date d'émission de chaque facture à l'adresse telle qu'elle figure sur la facture. A l'expiration de ce délai, toute réclamation relative à la facture objet de la contestation, est irrecevable.

Ce courrier précisera la portée, la nature et les motifs de la contestation, mentionnera les références précises - date et numéro - de la facture litigieuse et fournira tous documents justificatifs venant au soutien de la contestation.

Le service interne de sécurité de la RATP s'engage à répondre à la contestation motivée et documentée, par LRAR, dans un délai de quarante (40) jours calendaires à compter de la réception de la réclamation.

En aucun cas cette réclamation n'exonère le Client de son obligation de payer l'intégralité du montant de la facture contestée dans les conditions prévues au DRT et de la présente Convention.

Dans l'hypothèse où les montants contestés devenus exigibles ne seraient pas réglés dans le délai de paiement, des intérêts moratoires sont applicables par le service interne de sécurité de la RATP dans les conditions prévues à l'article « 16.2. Conséquence du défaut de paiement ».

Dans l'hypothèse où le prestataire fait droit à la réclamation du Client, le service interne de sécurité de la RATP remboursera les sommes indûment perçues dans un délai de trente (30) jours.

En cas de rejet de la réclamation, le service interne de sécurité de la RATP fournit au Client une réponse motivée comportant tout justificatif nécessaire.

14. Responsabilités et causes exonératoires

14.1. Responsabilité

Sans préjudice des stipulations particulières prévues dans la présente Convention, la RATP est responsable des dommages, accidents et dégâts de toute nature, y compris les dommages corporels, matériels, immatériels directs ou indirects qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de ses obligations ou de celles de ses sous-traitants ou fournisseurs, prévues par la présente convention et dans le cadre de la mission de prévention dont elle a la charge, pourraient être causés aux personnes, au Client, à l'environnement ou aux biens, sauf cas de force majeure et événements majeurs de sûreté.

En particulier, le service interne de sécurité de la RATP est responsable des dommages causés sans préjudice des recours ou appels en garantie contre les éventuels auteurs desdits dommages :

- par les biens dont le Client est (ou pourrait devenir) propriétaire et dont le service interne de sécurité de la RATP a (ou aurait) la garde, sans préjudice des recours contre les éventuels auteurs desdits dommages ;
- par les biens dont le service interne de sécurité de la RATP est (ou pourrait devenir) propriétaire et dont il a (ou aurait) la garde, sans préjudice des recours contre les éventuels auteurs desdits dommages ;
- par les logiciels et systèmes dont le service interne de sécurité de la RATP est responsable ;
- en cas de perte de données du service interne de sécurité de la RATP.

La RATP supporte, sans préjudice des éventuels recours qu'elle serait en droit d'exercer, les conséquences pécuniaires des dommages directs et indirects causés à au Client, aux personnes ainsi qu'à l'environnement, et résultant de l'obligation de moyen mise à la charge du service interne de sécurité de la RATP au titre de l'exécution des missions qui lui sont confiées, notamment du fait des biens qu'elle a sous sa garde.

La responsabilité du Client ne pourra être recherchée par la RATP sauf en cas de responsabilité avérée du Client dans la survenance de ces dommages.

14.2. Causes d'exonérations

Si survient l'un des cas exonératoires listés à l'article 5 du DRT, la RATP ne pourra ni voir sa responsabilité engagée, ni se voir infliger les sanctions et malus fixés à la présente convention pour manquement aux obligations contractuelles lui incombant.

15. Assurances

La RATP conclut des contrats d'assurance couvrant ses responsabilités, tant en ce qui concerne les personnes que les biens mobiliers et immobiliers du service. Elle a la possibilité de s'auto-assurer, dans le cas de risques qui ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire. Sans limiter en aucune façon ses responsabilités, la RATP fait son affaire personnelle de la couverture des risques mis à sa charge au titre de la présente convention, notamment en s'auto-assurant ou en concluant des contrats d'assurance auprès d'assureurs ou en mettant en œuvre tout autre mécanisme de financement des risques, pendant toute la durée de la présente Convention.

La RATP s'engage à communiquer, sur demande du Client, une présentation détaillée des schémas de couverture utilisés ainsi que pour les polices d'assurance qu'elle aura souscrites :

- le justificatif du paiement régulier des primes ;
- les attestations d'assurances correspondantes établies sur papier à entête de la ou des compagnies d'assurances ou des assureurs agissant en qualité de fronteurs.

Pendant toute la durée du contrat, les garanties et montant de garanties sont en rapport avec les missions confiées à la RATP au titre de la présente Convention.

En toute hypothèse, quel que soit le montant et les modalités de mise en œuvre des garanties, la RATP s'engage à assumer intégralement ses responsabilités mises à sa charge dans le cadre de la présente Convention à l'égard du Client, des usagers du service et des tiers, tant au titre de l'exploitation, des ouvrages, installations, équipements et matériels que de la gestion du service public de transport. La RATP s'engage en conséquence à :

- supporter personnellement tout ou partie des risques mis à sa charge qui ne serait pas expressément garantis par une couverture extérieure, telles notamment que les franchises prévues par ses polices d'assurances ;
- assurer à ses frais la réparation ou le remplacement des biens ou équipements de toute nature nécessaires à l'exploitation faisant l'objet d'un sinistre.

16. Clause de sauvegarde

Les Parties s'étant engagées sur le fondement de l'économie de la Convention à sa date de signature, si un événement exceptionnel indépendant de la volonté des Parties - et dont ni le Client, ni le Prestataire, ni leurs personnels et sous-traitants respectifs ne seraient la cause - conduisent à un bouleversement de l'économie de la Convention, les Parties s'engagent à prendre de bonne foi les mesures appropriées et les plus conformes à l'esprit de celle-ci - y compris sur le plan financier - pour remédier à la situation ainsi créée au détriment de l'une ou l'autre d'entre elles.

17. Propriété intellectuelle

L'ensemble des éléments tels que notamment les modèles, dessins, plans, pièces écrites, et d'une manière générale, tous documents et informations, remis par la Partie communicante à l'autre Partie dans le cadre de l'exécution de la Convention reste la propriété exclusive de la Partie communicante.

Le régime d'utilisation et/ ou de concession entre les Parties de l'ensemble des éléments documents, plans, marques, bases de données, listés ci-dessous, couverts par un droit de propriété intellectuelle et/ou industrielle, dont sont titulaires la RATP ou le Client et qui seront communiqués dans le cadre de la présente convention, sont prévus aux articles ou annexes correspondantes de la présente Convention. A défaut de précision, les parties se concèdent un droit d'utilisation sur les éléments uniquement pour l'exercice des missions qui leur sont conférées au titre de la présente Convention, à l'exclusion de tout autre usage.

La licence d'exploitation des marques et dessins et modèles du Client concédées à la RATP est prévue en annexe [...].

Ce régime de mise à disposition s'applique :

- Aux plans et cartographies appartenant au Client ;
- Aux marques appartenant au Client, listées en annexe [...].

18. Autonomie des clauses

Dans le cas où une des clauses de la Convention apparaîtrait contraire aux dispositions légales ou réglementaires applicables, ou si l'une des clauses était déclarée nulle par une juridiction compétente, les autres clauses demeureront pleinement en vigueur et produiront leurs effets, sauf si l'exécution de la Convention devient impossible.

19. Intuitu personae et cession

Il est expressément convenu entre les Parties, que la présente Convention a été conclue eu égard à la forme, la personnalité, la réputation et la situation financière du Client.

Toute modification substantielle dans la situation commerciale, juridique et financière du Client devra être portée immédiatement à la connaissance du Prestataire.

La présente Convention ne pourra faire l'objet d'une cession totale ou partielle, à titre onéreux ou gracieux par le Client sauf accord préalable et écrit du service interne de sécurité de la RATP.

Toute cession par le Client sera soumise à la rédaction préalable d'un avenant définissant les conditions et modalités de ladite cession.

Le Client est solidaire pour toutes les factures concernant des prestations ayant eu lieu avant la date de cession de la Convention.

Le non-respect des stipulations du présent article résout la présente Convention de plein droit.

20. Renonciation

Le fait pour l'une des Parties de ne pas demander, à un moment quelconque, l'application d'une disposition de la présente Convention, ne constitue pas une renonciation définitive à ladite disposition.

21. Communication

Le service interne de sécurité de la RATP pourra citer le nom du Client et celui-ci pourra faire état de l'utilisation des prestations commandées à titre de référence dans leurs documentations commerciales respectives.

Les Parties s'engagent dans le cadre de leurs communications commerciales et informations écrites ou orales sous toutes leurs formes, à ne porter en aucun cas confusion dans l'esprit des consommateurs entre les services offerts par chacune des Parties, ni à porter atteinte à la réputation des services de l'autre Partie, ni à la réputation de cette dernière.

22. Entrée en vigueur et vie de la Convention

22.1. Entrée en vigueur et fin de la Convention

La Convention de Prestations Sûreté est conclue en application du code des transports, des décrets pris pour son application et du DRT.

La Convention est prévue pour une durée de [XXX].

Elle entre en vigueur le [XXXX] et prend fin le [XXXXXX] sur la base de la tarification prévue au DRT.

Le Client ne peut prétendre au renouvellement tacite de la Convention.

La Convention est établie en deux exemplaires originaux, dont un pour chacune des Parties contractantes.

22.2. Vie de la Convention

La Convention et ses annexes ne peuvent être modifiés que par la conclusion d'un avenant signé par un représentant de chaque Partie dûment habilité à cet effet.

En cas de modification du cadre législatif et réglementaire, de décision d'arbitrage ou de justice, les Parties s'engagent, en tant que de besoin, à introduire les adaptations nécessaires à la Convention. Les Parties respectent les dispositions législatives et réglementaires applicables.

22.3. Suspension et résiliation de la Convention



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ
DESTINÉ AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DES MOBILITÉS, AUX OPÉRATEURS DE TRANSPORTS
PRÉSENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

*VERSION APPROUVÉE PAR L'AVIS CONFORME N° 2026-076 DU 1ER SEPTEMBRE 2026 DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES
TRANSPORTS EN APPLICATION DE L'ARTICLE R. 2251-59 DU CODE DES TRANSPORTS – SEPTEMBRE 2026
« LE CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DE LA TARIFICATION PRÉVUE PAR LE PRÉSENT DRT EST SUBORDONNÉ À L'AVIS
CONFORME DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS »*

Lorsqu'il s'agit d'un opérateur de transport, le Client informe, le service interne de sécurité de la RATP, à la signature de la présente Convention, de la consistance, la durée et l'échéance des droits exploitations dont il est titulaire sur le ou les réseaux sécurisés au titre de la présente Convention. Il tient le service interne de sécurité de la RATP informé, dès qu'il en a connaissance, de l'engagement par les autorités organisatrices ou administratives de toute procédure susceptible d'aboutir à la suspension, au retrait ou au non-renouvellement des droits d'exploitations ou autorisations administratives sur ces lignes, ainsi que du résultat de ces procédures pouvant avoir une incidence sur l'exécution de la Convention. Il tient également le service interne de sécurité de la RATP informé des modifications et renouvellements intervenant à ce titre. Les mêmes obligations s'imposent aux autorités organisatrices, lorsqu'elles sont Clientes du service interne de sécurité de la RATP, en ce qui concerne l'identité de l'opérateur de transport titulaire des droits d'exploitation sur les lignes sécurisées au titre de la présente Convention, la consistance, la durée et l'échéance des droits exploitations et toutes modifications ou évolutions susceptibles d'intervenir.

La présente Convention peut être suspendue ou résiliée dans les cas ci-après énumérés :

- en cas de non-respect par une Partie à l'une quelconque de ses obligations, l'autre Partie pourra lui adresser une mise en demeure, par LRAR, de mettre un terme aux manquements constatés dans un délai de quinze jours et de faire valoir toutes les mesures prises pour éviter qu'elles ne se reproduisent ;
- si cette mise en demeure reste sans effet à l'issue de ce délai, La présente Convention pourra être résiliée de plein droit. La Partie qui n'a pas respecté ses obligations ne pourra réclamer aucune indemnité ;
- en cas de défaut de paiement dans les délais et conditions impartis à la Convention ;
- en cas de fin des droits d'exploitation de l'opérateur de transport, sur les réseaux sécurisés au titre de la présente Convention, ou de ses autorisations administratives d'exploiter ces réseaux. Dans ce cas, la Convention sera résiliée à la date à laquelle l'une ou l'autre de ces autorisations aura pris fin ;
- en cas de survenance d'un événement de force majeure, la Convention pourra être suspendue à l'initiative de la Partie affectée par le cas de force majeure. Cette dernière s'engage à aviser l'autre Partie dans les meilleurs délais de la survenance et de la fin du cas de force majeure. Les obligations respectives des Parties sont suspendues en tout ou partie jusqu'au rétablissement des conditions normales d'exécution de la présente Convention. Si les circonstances de force majeure se poursuivent au-delà d'une période de trente jours consécutifs, les Parties se consulteront pour définir si la convention peut être poursuivie et dans quelles conditions. Au-delà d'un délai de soixante jours d'interruption pour cause de force majeure, ou à défaut d'accord sur les modalités de poursuite, chaque Partie peut choisir de mettre fin à la Convention par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à l'autre Partie, et ce sans indemnité, sauf le paiement des prestations effectuées jusqu'à cette date.

La suspension ou la résiliation pour l'un des motifs cités ci-dessus ne donne lieu au versement d'aucune indemnité au Client.

Tous les frais occasionnés par les commandes du Client auprès du SIS à la signature de la présente Convention, qui n'auront pu être exécutées en raison d'une suspension ou d'une résiliation de la présente convention du fait du Client seront remboursés au Prestataire par le Client, dans les conditions prévues à l'article « 7.4.2 Prestations exercées à la demande au titre de l'alinéa 6 de l'art L. 2251-1-2 du code des transports du DRT ».

23. Loi applicable

La présente Convention est soumise à la loi française, il est rédigé dans son intégralité en langue française.

24. Elections de domicile

Le Client et le service interne de sécurité de la RATP élisent domicile à l'adresse de leur siège social pour l'envoi de toute correspondance écrite, sauf stipulation contraire.

En cas de changement de délégataire(s) et/ou de coordonnées bancaires, postales, électroniques, de télécopie ou téléphoniques, Le Client et le service interne de sécurité de la RATP ont obligation de se notifier par voie de lettre recommandée avec avis de réception ou par tout autre moyen permettant d'attester de la réception avec respect d'un préavis de 15 jours.

Fait à _____

Le _____

Pour la RATP

Pour le Client

ANNEXE 2 : GRILLE TARIFAIRE DES PRESTATIONS SOUS-TRAITEES

Confidentiel



RATP Sûreté

54, quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12 - France
ratpgroup.com