

Avis n° 2025-051 du 3 juin 2025

relatif aux modifications par voie d'avenants de la rémunération de l'activité de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) versée par Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024

L'essentiel

La RATP exerce l'activité de gestionnaire d'infrastructure (GI) du réseau métropolitain historique et de certains tronçons des lignes A et B du RER, pour laquelle elle perçoit de la part d'Île-de-France Mobilités (IdFM), dans le cadre d'une convention pluriannuelle, une rémunération soumise à l'avis conforme de l'Autorité.

L'Autorité a émis, le 29 juillet 2021, un avis favorable sur la rémunération prévue pour la période 2021-2024. Le présent avis porte sur les modifications apportées à cette rémunération par voie d'avenants, qui sont également soumis à l'avis conforme de l'Autorité, à l'occasion du renouvellement de la convention pluriannuelle.

L'Autorité a été saisie de douze avenants. Les ajustements de la rémunération du GI sont dus aux évolutions de l'offre de transport – adaptations de l'offre initialement conventionnée, engendrant des modifications des coûts de maintenance du réseau pour le GI, et adaptations liées aux prolongements de lignes de métro 4, 11, 12 et 14 – d'une part, et à des modifications des modalités de calcul de la rémunération, notamment l'indexation des charges et la clause de partage du résultat d'autre part. L'impact financier cumulé de ces avenants a été estimé à 74,5 M€₂₀₂₀, soit 2,1 % de la rémunération initiale.

À l'issue de son analyse, l'Autorité émet un avis favorable sur ces modifications. Elle adresse toutefois aux parties deux recommandations en vue de la conclusion de la prochaine convention pluriannuelle :

- Élaborer des clauses de partage aux bornes de chaque périmètre des activités de la RATP comptablement séparées ;
- Introduire une clause de revoyure permettant de réévaluer le profil de risque du GI en cas d'évolution, par avenant, des paramètres ayant servi à la détermination de sa rémunération.

En cas d'avenants à cette prochaine convention, l'Autorité recommande en outre de présenter l'impact individuel des différentes mesures modifiant la rémunération initiale du gestionnaire d'infrastructure dans les documents contractuels afin d'assurer une plus grande transparence et traçabilité.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

L'Autorité de régulation des transports (ci-après, « l'Autorité »),

Saisie pour avis par la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après, « RATP »), par courriel reçu en date du 11 mars 2025 et complété le 21 mars 2025, la saisine ayant été déclarée complète par le service de la procédure de l'Autorité le 21 mars 2025 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2142-3 et L. 2142-17 ;

Vu le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France (devenu Île-de-France Mobilités - ci-après, « IdFM ») et la RATP modifié ;

Vu le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP, notamment son article 9 ;

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

Vu l'avis n° 2021-039 du 29 juillet 2021 relatif à la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure RATP versée par Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024 ;

Vu la consultation d'IdFM effectuée par courrier en date du 16 avril 2025 ;

Le collège en ayant délibéré le 3 juin 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte et cadre juridique applicable.....	4
1.1. L'Autorité émet un avis conforme sur la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de sa mission de gestionnaire d'infrastructure du réseau « historique ».....	4
1.2. L'Autorité a été saisie de douze avenants à la convention pluriannuelle 2021-2024 conclue entre IdFM et la RATP, modifiant la rémunération initialement approuvée en 2021	5
1.3. En présence d'un accord entre les parties, l'Autorité intervient essentiellement en qualité de tiers de confiance	6
2. Analyse	6
2.1. Les modifications d'offre n'appellent pas d'observations particulières, bien que la présentation de leurs impacts financiers dans les avenants puisse être clarifiée.....	7
2.1.1. Les prolongements de lignes induisent une augmentation des charges d'exploitation du GI, notamment à la suite de l'extension de la ligne 14.....	7
2.1.2. Les modifications procédant d'adaptations de l'offre initiale et ayant une incidence sur les coûts de gestion de l'infrastructure sont de natures diverses, et incluent en particulier les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire et des Jeux olympiques et paralympiques de 2024.....	8
2.1.3. La contractualisation des modifications de l'offre donne lieu à une seule recommandation, visant à améliorer la présentation de leurs impacts financiers	8
2.2. Si les modifications des modalités de calcul de la rémunération sont acceptables, l'Autorité émet toutefois deux recommandations en vue de la future convention 2025-2029	10
Annexe 1 – Récapitulatif des recommandations formulées dans le présent avis	13

1. Contexte et cadre juridique applicable

1.1. L'Autorité émet un avis conforme sur la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de sa mission de gestionnaire d'infrastructure du réseau « historique »

1. Aux termes de l'article L. 2142-3 du code des transports, la RATP est « *gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France* » ainsi que « *des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1er janvier 2010* ».
2. Cette mission de gestionnaire d'infrastructure – qui doit faire l'objet d'une comptabilité séparée des autres activités de la RATP, notamment de celles d'opérateur de transport et de gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris (ci-après, « RTPGP »)¹ – porte sur les lignes 1 à 14 du réseau de métropolitain, ainsi que sur les tronçons des lignes A et B du RER exploités par la RATP² (ci-après, le « réseau historique »).
3. Au titre de la mission de gestionnaire d'infrastructure du réseau historique, et en application de l'article L. 2142-3 précité, la RATP est chargée des missions suivantes :
 - « *[E]lle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Ile-de-France.* »
 - « Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. [...] »
 - « Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires (...) ».
4. Afin d'exercer ces missions, la RATP est rémunérée par IdFM, autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France, « *dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés. Tout en respectant les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire, la régie est encouragée par des mesures d'incitation à réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations (...)* »³.
5. Conformément au I de l'article L. 2142-17 du code des transports, la RATP soumet à l'Autorité, pour avis conforme, le projet de fixation de la rémunération de son activité de gestionnaire d'infrastructure (ci-après, « GI ») du réseau historique, versée par IdFM, à inscrire dans la convention pluriannuelle prévue à l'article L. 2142-3 du même code. En vertu de l'article 8 du décret n° 2020-1752 susvisé, l'Autorité émet son avis sur cette rémunération dans un délai de quatre mois à compter de sa saisine, après consultation d'IdFM.

¹ En vertu de l'article L. 2142-16 du code des transports.

² S'agissant du RER A, la RATP exploite le tronçon entre Saint-Germain-en-Laye et Nanterre-Préfecture, puis, les sections entre Nanterre-Préfecture, Vincennes, et Boissy-Saint-Léger / Marne-la-Vallée – Chessy tandis que s'agissant du RER B, elle exploite les sections entre Gare du Nord et Robinson / Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

³ Article L. 2142-3 précité.

6. L'article 9 du décret n° 2020-1752 susvisé précise qu'en cas de modification de la convention pluriannuelle avant son échéance, la rémunération de la RATP résultant de ces modifications est également soumise pour avis conforme à l'Autorité, « *lors du plus proche renouvellement de [cette] convention* ». Dans l'hypothèse où la rémunération approuvée par l'Autorité différerait de celle convenue entre la RATP et IdFM, la différence fait alors « l'objet d'une régularisation dans le cadre de la convention suivante ».

1.2.L'Autorité a été saisie de douze avenants à la convention pluriannuelle 2021-2024 conclue entre IdFM et la RATP, modifiant la rémunération initialement approuvée en 2021

7. Par son avis n° 2021-039 du 31 juillet 2021 susvisé, l'Autorité a émis un avis favorable⁴ sur la rémunération relative à la convention pluriannuelle 2021-2024 (ci-après, la « rémunération initiale »), qui était décomposée comme suit :

En M€ ₂₀₂₀	2021	2022	2023	2024	Cumul 21-24
Charges courantes d'exploitation	398	395	392	388	1 573
<i>Dont impôts et taxes</i>	35	35	35	35	140
Dotations aux amortissements	[200 – 500]	[200 – 500]	[200 – 500]	[200 – 500]	[1000 – 2000]
Coût des capitaux engagés nets	[200 – 500]	[200 – 500]	[200 – 500]	[200 – 500]	[500 – 1000]
Rétrocession	- [20 – 50]	- [50 – 100]	- [50 – 100]	- [50 – 100]	- [100 – 200]
Rémunération des activités de GI de la RATP	856	857	874	896	3 483

8. En application de l'article 9 du décret n° 2020-1752 susvisé, l'Autorité a été saisie par la RATP de douze avenants à la convention susmentionnée, conclus avec IdFM. Tous les avenants ont eu un impact sur la rémunération du GI, essentiellement au niveau des charges courantes d'exploitation, hormis l'avenant 5 qui est donc exclu de l'analyse.
9. L'impact cumulé de l'ensemble des avenants, tel que présenté par la RATP lors de l'instruction, s'élève à 74,5 M€₂₀₂₀ sur la période 2021-2024, soit 2,1 % de la rémunération totale initiale du GI. L'impact financier de ces avenants peut être synthétisé comme suit :

En M€ ₂₀₂₀	2021	2022	2023	2024	Cumul 21-24
Impact financier	5,3	7,5	19,2	42,5	74,5

⁴ Avec une réserve, levée dans le cadre d'un des avenants conclus par les parties (cf. *infra*, partie 2.2.).

1.3. En présence d'un accord entre les parties, l'Autorité intervient essentiellement en qualité de tiers de confiance

10. La situation de monopole de la RATP pour ses activités de gestionnaire d'infrastructure du réseau historique justifie un encadrement spécifique par un tiers indépendant afin de garantir une rémunération objectivée et équitable. Cette régulation, qui s'inscrit dans un contexte particulier (celui d'une ouverture à la concurrence différée à long terme, fixée au 31 décembre 2039⁵), permet d'encadrer dès à présent les relations contractuelles entre la RATP et IdFM, afin de préparer progressivement un cadre équilibré et transparent dans la perspective de l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le réseau historique.
11. Comme elle l'a indiqué au point 21 de son avis n° 2021-039 susvisé, l'Autorité considère que, dans le contexte d'une négociation conventionnelle entre un unique gestionnaire d'infrastructure et une unique autorité organisatrice de transports, aboutissant à un accord des parties sur la rémunération de l'activité de GI, l'examen du projet de rémunération par le régulateur – qui joue à cet égard un rôle de tiers de confiance – doit consister, pour l'essentiel :
 - à vérifier le respect des dispositions du droit dans le cadre de l'élaboration du projet de rémunération ;
 - à s'assurer de l'absence d'erreurs manifestes lors de l'élaboration de la rémunération ;
 - à identifier les éventuels effets négatifs, pour l'une des parties, résultant de l'existence d'asymétries d'information au bénéfice de l'autre partie ; et
 - à formuler, le cas échéant, des recommandations en vue d'améliorer les modalités d'élaboration de la rémunération régulée.
12. C'est cette même approche qu'elle a retenue pour l'analyse des modifications introduites par les avenants conclus entre les parties depuis 2021.

2. Analyse

13. Comme indiqué ci-avant, l'analyse de l'Autorité porte exclusivement sur les modifications ayant une incidence sur la rémunération versée à la RATP. Ces modifications peuvent être classées en deux catégories :
 - des modifications de l'offre de transport ayant un impact sur les coûts de maintenance du GI (2.1.), représentant un total de 47,4 M€₂₀₂₀ ;
 - des modifications des modalités de calcul de la rémunération (2.2.), pour un total estimé de 27,1 M€₂₀₂₀.

⁵ En application de l'article L. 1241-6 du code des transports.

2.1. Les modifications d'offre n'appellent pas d'observations particulières, bien que la présentation de leurs impacts financiers dans les avenants puisse être clarifiée

14. Les modifications de l'offre de transport sont liées : aux mises en service de prolongements de lignes réalisés entre 2021 et 2024, pour un montant cumulé de 46,2 M€₂₀₂₀, réparti à hauteur de (i) 77 % pour la ligne 14, (ii) 8 % pour la ligne 4, (iii) 8 % pour la ligne 11, et (iv) 7 % pour la ligne 12 (2.1.1) ; et aux mesures d'adaptation de l'offre initialement conventionnée, dont l'impact net s'élève à 1,2 M€₂₀₂₀, résultant d'un cumul d'effets positifs et négatifs (2.1.2).

2.1.1. Les prolongements de lignes induisent une augmentation des charges d'exploitation du GI, notamment à la suite de l'extension de la ligne 14

15. Entre 2020 et 2024, plusieurs prolongements de lignes du réseau métropolitain parisien ont été mis en service :
16. en décembre 2020, la ligne 14 a été prolongée au nord, de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, avec l'ouverture de quatre nouvelles stations (Pont-Cardinet, Porte de Clichy, Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen) ;
- en janvier 2022, la ligne 4 a été prolongée vers le sud entre la station Mairie de Montrouge et Bagneux – Lucie Aubrac, avec l'ouverture de deux nouvelles stations (Barbara et Bagneux – Lucie Aubrac) ;
 - en mai 2022, la ligne 12 a été étendue vers le nord entre Front Populaire et Mairie d'Aubervilliers, avec l'ouverture de deux nouvelles stations (Aimé Césaire et Mairie d'Aubervilliers) ;
 - en juin 2024 :
 - la ligne 11 a été prolongée de Mairie des Lilas à Rosny-sous-Bois, avec l'ouverture de six nouvelles stations (Serge Gainsbourg, Romainville-Carnot, Montreuil-Hôpital, La Dhuys, Coteaux Beauclair et Rosny-Bois-Perrier) ; et
 - la ligne 14 a été de nouveau prolongée, au nord jusqu'à Saint-Denis – Pleyel, et au sud, de Olympiades jusqu'à Aéroport d'Orly, avec l'ouverture de sept nouvelles stations (Saint-Denis – Pleyel, Hôpital Bicêtre, Villejuif – Institut Gustave Roussy, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais-Orly et Aéroport d'Orly)⁶.
17. Dans ce contexte, les ajustements de rémunération liés aux prolongements de lignes de métro résultent de 16 mesures différentes, réparties entre, d'une part, les évolutions des coûts de maintenance de l'infrastructure supportés par le GI liés à ces prolongements telles que convenues entre les parties (onze mesures) et, d'autre part, les régularisations annuelles de ces coûts à l'issue d'une année pleine d'exploitation (cinq mesures)⁷.

⁶ Parmi ces nouvelles stations, trois gares (Aéroport d'Orly, Saint-Denis Pleyel et Villejuif – Institut Gustave-Roussy) relèvent du RTPGP et sont, à ce titre, rattachées non pas à la ligne 14, mais aux autres lignes du RTPGP avec lesquelles elles assurent une correspondance. Elles ont été reprises par la RATP au titre de sa mission de gestionnaire technique du RTPGP, qui fait l'objet d'une rémunération distincte sur laquelle l'Autorité rend également un avis conforme.

⁷ La régularisation des coûts de maintenance de l'infrastructure consécutive à une modification de l'offre de transport permet d'ajuster, après une année pleine d'exploitation, le montant des surcoûts initialement pris en compte dans la rémunération du gestionnaire d'infrastructure, en fonction des coûts effectivement constatés. Elle se distingue des régularisations annuelles de la rémunération du gestionnaire, prévues à l'article 6 du décret n° 2020-1752 susvisé, qui visent à corriger, sur une base annuelle et *a posteriori*, la rémunération théorique fixée par la convention pluriannuelle afin de refléter les données effectivement constatées pour certains paramètres de la rémunération (par exemple, le montant des dotations aux amortissements ou celui des impôts et taxes).

18. L'extension du périmètre d'exploitation du réseau historique de la RATP a entraîné une évolution importante de l'offre de transport et de la fréquentation induisant une hausse des charges supportées par le GI, et par conséquent, une modification de sa rémunération initiale. Ces charges supplémentaires résultent notamment de l'extension du réseau à maintenir (génie civil, équipements et installations techniques), des frais de mise en service des tronçons des lignes supplémentaires⁸ ainsi que des coûts liés à l'adaptation des stations existantes.

2.1.2. Les modifications procédant d'adaptations de l'offre initiale et ayant une incidence sur les coûts de gestion de l'infrastructure sont de natures diverses, et incluent en particulier les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire et des Jeux olympiques et paralympiques de 2024

19. Les adaptations de l'offre s'entendent comme l'ensemble des modifications des conditions d'exploitation du réseau historique, indépendamment de tout prolongement ou de toute création de ligne nouvelle. Elles recouvrent notamment les ajustements de la fréquence des circulations ou des horaires d'exploitation, ainsi que les modifications rendues nécessaires par des évolutions de la fréquentation, des contraintes techniques, la réalisation de travaux ou d'événements spécifiques tels que des événements sportifs ou culturels.
20. Pour la période contractuelle 2021-2024, les ajustements de la rémunération au titre des adaptations de l'offre ont été générées par 27 mesures modificatives de l'offre pouvant être regroupées en cinq grandes catégories : la crise sanitaire (sept mesures), les événements sportifs dont les Jeux olympiques et paralympiques 2024 (13 mesures)⁹, la période estivale (deux mesures), les travaux sur le réseau (deux mesures) et des contraintes d'exploitation, techniques ou commerciales (trois mesures)¹⁰.

2.1.3. La contractualisation des modifications de l'offre donne lieu à une seule recommandation, visant à améliorer la présentation de leurs impacts financiers

21. L'Autorité constate que l'intégralité des mesures de modification d'offres ayant conduit à une modification de la rémunération, telles que présentées par la RATP dans le cadre de la saisine, ont bien été intégrées dans les avenants correspondants, et relèvent de manière justifiée du périmètre d'intervention du GI.
22. L'Autorité a réalisé un contrôle de cohérence entre les données transmises par la RATP dans le cadre de la saisine et celles communiquées par IdFM. L'adéquation entre les montants considérés par chacune des deux parties a pu être établie.
23. L'Autorité relève que, pour plusieurs avenants, le chiffrage des mesures ayant modifié la rémunération du GI n'a pas toujours pu être effectué au moment de leur contractualisation et l'a été a posteriori.

⁸ Il s'agit des visites et des inspections des ouvrages ferroviaires, des formations des agents concernés, ainsi que des frais liés à la marche à blanc.

⁹ 12 mesures ont été traitées dans le cadre des trois avenants dédiés aux Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 et une mesure a concerné l'intensification de l'offre sur le réseau historique à l'occasion de la Coupe du monde de rugby à XV en 2023.

¹⁰ Il s'agit des trois mesures suivantes : avenant 1 (« RER B - Plan d'urgence / Amélioration des conditions de transport des voyageurs - part GI »), avenant 8 (« Ajout de deux trains techniques ligne ») et avenant 12 (« Renfort d'offre RER A en soirée (passages en Unités Multiples vs Unités Simples) »).

24. Dans certains cas¹¹, bien que les mesures concernées aient été listées dans l'avenant, leur évaluation financière n'a pas pu être réalisée au moment de la signature de l'avenant, en raison de l'impossibilité de chiffrer immédiatement leurs effets. Le chiffrage a alors été effectué postérieurement à la réalisation des dépenses, et intégré dans un avenant ultérieur.
25. Ainsi, si les montants finalement contractualisés correspondent bien à ceux facturés, l'Autorité préconise que de telles régularisations fassent l'objet d'une présentation explicite dans les documents contractuels.
26. Dans d'autres cas¹², l'avenant mentionne l'ensemble des mesures ayant un impact sur la rémunération du GI, mais se limite à un chiffrage global de l'impact financier, sans préciser l'impact individuel des différentes mesures. Si les services de l'Autorité ont pu obtenir ce détail dans le cadre de l'instruction, il est préconisé pour l'avenir une plus grande transparence quant aux ajustements opérés.
27. L'Autorité recommande en conséquence aux parties, pour les éventuels avenants relatifs à la future convention, de standardiser la présentation des impacts financiers des mesures modificatives de l'offre, en veillant à préciser clairement le chiffrage de chaque mesure.

N°	Recommandation	Échéance
1	Standardiser la présentation des impacts financiers des mesures modificatives de l'offre, en veillant à préciser clairement le chiffrage de chaque mesure, en vue de renforcer la transparence et la traçabilité de celles-ci dans les documents contractuels.	Avenants éventuels à la prochaine convention

28. Au point 43 de son avis n° 2021-039 du 29 juillet 2021 susvisé, l'Autorité avait par ailleurs attiré l'attention des parties, dans la perspective de l'avis conforme qui serait rendu sur les avenants conclus sur la période 2021-2024, sur « *la nécessité de ne pas limiter l'analyse, dans le cadre de ces avenants, aux seules charges directes additionnelles devant donner lieu à une rémunération de la RATP, mais également d'étendre ladite analyse aux éventuels gains de mutualisation qui pourraient être constatés* ».
29. Au cours de l'instruction, la RATP a indiqué que les avenants ont été établis selon une logique fondée sur le chiffrage des moyens supplémentaires mobilisés pour les besoins spécifiques de chaque prolongement, conformément à une approche fondée sur les coûts marginaux.
30. Elle a également précisé que les gains de mutualisation sont pris en compte de manière transversale à travers la trajectoire de productivité fixée par le contrat. Cette trajectoire prévoit une réduction progressive de la rémunération couvrant les coûts d'exploitation, à hauteur d'un objectif de productivité de 1 % par an en moyenne sur la période 2021-2024.
31. L'Autorité prend note de ces éléments et suggère, pour de futurs prolongements de lignes, que l'analyse économique conduite puisse être enrichie, le cas échéant, par une comparaison entre les coûts marginaux associés au développement de l'offre et les coûts moyens initiaux.

¹¹ Il s'agit des avenants n° 1, 6, 7 et 8.

¹² Il s'agit des avenants n° 9, 10, 11 et 12.

2.2. Si les modifications des modalités de calcul de la rémunération sont acceptables, l'Autorité émet toutefois deux recommandations en vue de la future convention 2025-2029

32. Trois avenants ont modifié les modalités de calcul de la rémunération.
33. L'avenant n° 3 a permis de lever la réserve émise par l'Autorité dans son avis n° 2021-039 précité, en intégrant l'ensemble des impôts et taxes dans la catégorie des charges d'exploitation bénéficiant de la régularisation annuelle prévue par l'article 6 du décret n° 2020-1752 susvisé¹³. Les parties ont ainsi acté le transfert de la fraction des impôts et taxes initialement incluse dans les charges d'exploitation (8,3 M€₂₀₂₀ par an) vers la composante dédiée aux impôts et taxes bénéficiant de la régularisation annuelle, soit un montant total de 33,4 M€₂₀₂₀ sur la durée de la convention.
34. L'avenant n° 4 a ajusté, à la marge, la rémunération à la suite de la mise à jour des coûts unitaires standards utilisés pour le calcul des effets économiques des modifications de l'offre de référence¹⁴, pour un impact limité de -0,4 M€₂₀₂₀. Cet ajustement n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité.
35. L'avenant n° 8 a modifié, d'une part, la formule d'indexation annuelle des charges courantes d'exploitation pour les années 2023 et 2024, et d'autre part, les différents seuils relatifs à la clause de partage du résultat uniquement pour l'exercice 2024.
36. S'agissant de la modification de la formule d'indexation des charges courantes d'exploitation pour 2023 et 2024, la RATP et IdFM ont convenu de supprimer le mécanisme de plafonnement de +1,5 % par an de la partie relative à l'indice des salaires de ladite formule. L'impact de ce déplafonnement a été estimé par la RATP à +10,2 M€₂₀₂₀ en 2023 et +17,9 M€₂₀₂₀ en 2024, soit moins de 2 % de la partie de la rémunération relative à la couverture des charges courantes d'exploitation sur la période 2021-2024.
37. L'Autorité prend acte de ce changement dans le contexte inflationniste post-crise sanitaire. Elle relève néanmoins que le principe d'une contrainte d'évolution maximale de +1,5 % par an de la partie relative à l'indice des salaires de la formule d'indexation devait permettre de limiter la hausse de ces charges sur la période et pouvait constituer un levier de maîtrise des coûts, en ligne avec les objectifs d'efficience attendus dans le cadre d'une régulation économique.
38. S'agissant de la clause de partage du résultat, le déclenchement de celle-ci survient lorsque le résultat net normatif de l'EPIC RATP¹⁵ dépasse un seuil prédéfini. La RATP et IdFM se sont accordés pour abaisser le seuil de déclenchement de la clause de partage de 270 M€ à 30 M€. Cette modification devrait entraîner la restitution de 0,7 M€₂₀₂₄ à IdFM au titre de l'exercice 2024, imputée en totalité au périmètre du GI. La RATP a justifié ce choix par le fait que le GI est la seule activité à présenter un résultat net normatif positif.

¹³ Aux termes de cet article 6, le montant de la rémunération de la RATP « fait l'objet d'une régularisation annuelle compte tenu de la valeur de la base d'actifs afférents aux activités régulées, du montant des dotations aux amortissements, du montant des impôts et taxes et du résultat provenant des activités non régulées mentionné à l'article 4, effectivement constatés ».

¹⁴ Afin d'évaluer les impacts sur les coûts de maintenance de l'infrastructure des prolongements des lignes et d'autres modifications d'offre, la RATP et IdFM utilisent historiquement des unités d'œuvre et des coûts unitaires standards dont les valeurs sont prévues et annexées au contrat. Les négociations autour des coûts unitaires standards n'ayant pas été finalisées au moment de la signature du contrat 2021-2024, l'aboutissement de ces dernières a été pris en compte ultérieurement par voie d'avenants en mettant à jour l'évaluation de ces coûts unitaires standards par les parties.

¹⁵ Le résultat net normatif est déterminé à partir du résultat net comptable des comptes sociaux de l'EPIC RATP, établis selon les normes comptables françaises, en neutralisant le résultat net du gestionnaire technique du RTPGP, les dotations et reprises de provisions, le résultat exceptionnel – y compris les amortissements fiscaux dérogatoires – et l'impôt sur les bénéfices, sans neutraliser toutefois les effets d'événements tels qu'une grève ou une pandémie.

39. L'Autorité prend acte de la modification du seuil de déclenchement de la clause de partage du résultat pour l'exercice 2024 et de son affectation qui n'emportent pas d'impact significatif pour cette dernière année. Toutefois, et dans le prolongement de son avis n° 2021-039 du 31 juillet 2021 susvisé, elle recommande que la clause de partage soit calculée aux bornes de chaque périmètre comptablement séparé, c'est-à-dire respectivement aux bornes de l'opérateur de transport et aux bornes du GI – à l'instar de ce qui est fait pour la clause de partage relative aux charges d'exploitation des activités de préfiguration du gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris – afin de prévenir tout risque d'atteinte aux règles de séparation comptable prévues à l'article L. 2142-16 du code des transports.

N°	Recommandation	Échéance
2	Élaborer des clauses de partage spécifiques aux bornes de chaque périmètre des activités de la RATP comptablement séparées.	Prochaine convention

40. Enfin, l'Autorité constate que les deux modifications relatives aux modalités de calcul de la rémunération en cours de convention sont de nature à influencer sur certains paramètres entrant dans l'évaluation du profil de risque du GI ainsi que sur l'équilibre initial du contrat. À cet égard, dans le cadre de la prochaine convention, elle recommande aux parties d'introduire une clause de revoyure permettant de prendre en compte de telles évolutions et, le cas échéant, de pouvoir affiner le profil de risque du GI pour la détermination de sa rémunération.

N°	Recommandation	Échéance
3	Introduire une clause de revoyure afin de pouvoir affiner le profil de risque du GI compte tenu des évolutions des paramètres pris en compte dans la détermination de sa rémunération.	Prochaine convention

Émet l'avis suivant :

L'Autorité émet un avis favorable sur les modifications par voie d'avenants de la rémunération de l'activité de gestionnaire d'infrastructure de la RATP versée par IdFM pour la période 2021-2024.

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

L'Autorité a émis le présent avis le 3 juin 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, Président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Président

Thierry Guimbaud

ANNEXE – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Recommandation	Destinataires	Échéance
1	Standardiser la présentation des impacts financiers des mesures modificatives de l'offre, en veillant à préciser clairement le chiffrage de chaque mesure, en vue de renforcer la transparence et la traçabilité de celles-ci dans les documents contractuels.	RATP et IdFM	Avenants éventuels à la prochaine convention
2	Élaborer des clauses de partage spécifiques aux bornes de chaque périmètre des activités de la RATP comptablement séparées.	RATP et IdFM	Prochaine convention
3	Introduire une clause de revoyure afin de pouvoir affiner le profil de risque du GI compte tenu des évolutions des paramètres pris en compte dans la détermination de sa rémunération.	RATP et IdFM	Prochaine convention