

Avis n° 2021-039 du 29 juillet 2021

relatif à la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) versée par Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024

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

Saisie par la Régie autonome des transports parisiens (ci-après « RATP ») par un courrier enregistré le 19 avril 2021 au service de la procédure de l'Autorité ;

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 Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP modifié ;

Vu le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ;

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

Après avoir entendu Île-de-France Mobilités (ci-après « IdFM ») le 10 juin 2021 ;

Après en avoir délibéré le 29 juillet 2021 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE ET CADRE REGULATOIRE APPLICABLE

1.1. L'Autorité est saisie pour avis conforme de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure de la RATP versée par IdFM pour une période pluriannuelle

1. Conformément aux dispositions de l'article L. 2142-17 du code des transports, la RATP soumet à l'Autorité, pour avis, le projet de fixation de la rémunération de son activité de gestionnaire d'infrastructure (ci-après « GI ») versée par IdFM dans le cadre de la convention pluriannuelle prévue à l'article L. 2142-3 du même code. Selon les dispositions du I de l'article 8 du décret n° 2020-1752 susvisé, après avoir consulté IdFM, l'Autorité émet, dans un délai de quatre mois à

compter de la saisine par la RATP, un avis conforme sur cette rémunération, pour une période couvrant la durée de la convention conclue entre la RATP et IdFM.

2. Selon les dispositions de l'article 1^{er} du décret n° 2020-1752 susvisé, les activités de GI de la RATP « *comprennent d'une part la gestion de l'infrastructure du réseau de métropolitain [lignes 1 à 14 du réseau de métropolitain et leurs prolongements à venir] et du réseau express régional [...] [portions des lignes A et B du RER gérées par la RATP], d'autre part la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris [...]* ».
3. La rémunération de l'activité de GI de la RATP, objet du présent avis, ne concerne que la gestion de l'infrastructure du réseau de métropolitain et du réseau express régional, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau (ci-après « réseau historique »).
4. L'article L. 2142-3 du code des transports définit le rôle de GI de la RATP s'agissant du réseau historique. Au titre de la gestion de ce dernier, la RATP « *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* ».
5. S'agissant de la rémunération de l'activité de GI relative au réseau historique de la RATP, l'article L. 2142-3 dispose qu'« *à l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, la régie est rémunérée par Ile-de-France Mobilités 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. L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau métropolitain et du réseau express régional affectés au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs* ».
6. Le décret n° 2020-1752 susvisé dispose que la rémunération de la RATP au titre de ses activités de GI « *couvre l'ensemble des charges nettes provisionnelles* » correspondant à ces activités de GI, lesquelles comprennent :
 - l'ensemble des charges courantes d'exploitation, hors dotations aux amortissements, nettes des produits d'exploitation qui n'entrent pas dans le calcul du chiffre d'affaires ;
 - les dotations aux amortissements et dépréciations des actifs immobilisés entrant dans la base d'actifs afférents aux activités régulées, diminuées des reprises de subventions associées à ces actifs ;
 - le coût des capitaux engagés nets correspondant à la juste rémunération, nette des produits de placement, des financements externes et de l'immobilisation du capital pour la partie autofinancée, nécessaire au financement pérenne des investissements.
7. En outre, l'article 4 du décret n° 2020-1752 susvisé prévoit la mise en place d'un mécanisme de rétrocession du résultat courant positif provenant des activités non régulées : « *[l]e résultat*

courant positif provenant des activités non régulées, compte non tenu des charges et produits correspondant à la refacturation à des tiers de charges acquittées par la RATP à leur place ou à des prestations internes entre deux secteurs d'activité de cet établissement comptablement séparés, vient en déduction, à hauteur de 50 %, des charges prises en compte pour la rémunération des activités régulées ».

8. Enfin, l'article 6 du décret n° 2020-1752 susvisé prévoit que le montant de la rémunération de l'activité régulée de GI 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 ».

1.2. La rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure de la RATP, dont l'Autorité a été saisie du projet le 19 avril 2021, s'inscrit dans le cadre de la négociation de la convention pluriannuelle 2021-2024 entre la RATP et IdFM, marquée par plusieurs spécificités

9. En application des dispositions de l'article L. 2142-17 du code des transports, l'Autorité a, pour la première fois, été saisie par la RATP des trajectoires pluriannuelles de rémunération de l'activité de GI sur le réseau historique pour les années 2021 à 2024. Ces trajectoires sont issues de la convention pluriannuelle 2021-2024 conclue entre la RATP et IdFM le 16 juin 2021.
10. Cette convention s'inscrit dans un contexte de transition. À partir de ses travaux d'instruction et de l'audition d'IdFM qu'elle a tenue le 10 juin 2021, l'Autorité constate que les négociations relatives à cette convention, entre la RATP et IdFM, se sont, à l'instar des précédentes conventions, principalement tenues au niveau de l'EPIC RATP dans son ensemble et non spécifiquement aux bornes des activités de GI ou d'opérateur de transport (ci-après « OT »). Les principaux paramètres de la négociation conventionnelle couvrent l'ensemble du périmètre de l'EPIC RATP. Autrement dit, le projet de trajectoires de rémunération de l'activité de GI sur le réseau historique pour la période 2021-2024 dont la RATP a saisi l'ART le 19 avril 2021 n'est pas issu d'une négociation spécifique mais correspond au détournage, par la RATP, du résultat de cette négociation globale aux seules bornes de l'activité de GI.
11. Les échanges et les travaux conduits avec la RATP dans le cadre de l'instruction font ressortir que, si la RATP a bien mis en place, conformément aux dispositions de l'article L. 2142-16 du code des transports, une séparation comptable entre ses activités de GI, ses activités d'OT et les autres activités, dont les règles ont été approuvées par l'Autorité dans sa décision n° 2021-012 du 11 février 2021 susvisée¹, elle n'a toutefois pas encore développé de système de comptabilisation analytique ou de modèle de gestion permettant de modéliser finement les paramètres et inducteurs de coûts relatifs à son activité de GI sur le réseau historique. En outre, les négociations conventionnelles pour la période 2021-2024 ont débuté avant l'élaboration et la publication, par la RATP, des comptes séparés proforma pour l'exercice 2019.
12. L'Autorité prend acte du contexte spécifique de cette négociation conventionnelle. Elle précise, à cet égard, que la négociation a débuté avant la publication du décret n° 2020-1752 susvisé, lequel précise le contenu des éléments de coût sur lesquels doit être assise la rémunération relative aux activités régulées de GI. À ce titre, les travaux d'instruction ont permis à l'Autorité de constater

¹ Auparavant, l'EPIC RATP présentait, depuis 2012, dans les notes annexes de ses comptes individuels, une information comptable résumée de ses activités de GI et d'OT. Ses obligations en matière de séparation comptable ont été renforcées par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, laquelle a créé l'article L. 2142-16 du code des transports prévoyant l'approbation, par l'Autorité, des règles d'imputation des postes d'actif et de passif et des charges et produits que la RATP applique pour établir les comptes séparés relatifs aux activités de GI, de gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris (GIGP), de sûreté (SUR) et d'OT.

que la négociation conventionnelle entre la RATP et IdFM a initialement porté sur une base d'actifs et des charges relatives à l'ensemble des activités du GI, avant que le décret n° 2020-1752, d'une part, n'introduise la distinction entre activités régulées et non régulées et, d'autre part, ne mette en place une régularisation annuelle du montant de la rémunération de l'activité de GI de la RATP portant sur les montants effectivement constatés de certaines charges prises en compte pour sa détermination. À la suite de la publication de ce décret, la RATP a corrigé la base de charges prévisionnelle qu'elle avait constituée pour que la trajectoire des charges prévisionnelles relatives à l'activité de GI de la RATP ne représente que les charges liées au périmètre régulé de l'activité de GI et que la rétrocession de 50 % du résultat courant du périmètre non régulé de l'activité de GI intègre bien les charges non régulées.

1.3. La négociation entre la RATP et IdFM a conduit à l'instauration d'une clause de partage du résultat qui s'applique globalement au périmètre de l'EPIC RATP

13. La convention signée entre la RATP et IdFM prévoit un mécanisme de restitution à IdFM d'une partie du résultat net normatif de l'EPIC RATP², à hauteur de 65 % de son montant lorsqu'il est compris entre 270 millions d'euros et 310 millions d'euros, et de 80 % de son montant pour la partie supérieure à 310 millions d'euros.
14. En outre, la RATP a indiqué, dans le dossier de saisine, qu'elle prévoyait d'affecter [60-70] % du montant restitué à IdFM aux activités de GI et [30-40] % au reste des activités de l'EPIC, comprenant principalement l'activité d'opérateur de transport (ci-après « OT »). Interrogée, dans le cadre de l'instruction, sur le choix de cette clé de répartition, la RATP a précisé qu'elle correspondait aux contributions prévisionnelles moyennes respectives du GI et de l'OT au résultat net de l'EPIC sur la période 2021-2024.
15. L'application de la clause de partage devrait, selon les estimations fournies par la RATP dans le cadre de l'instruction, se traduire par des restitutions cumulées de 128 millions d'euros (en euros constants) sur la période 2021-2024, et ainsi atténuer de manière significative la hausse du résultat net du GI. Ce mécanisme de partage du résultat aux bornes de l'EPIC RATP, qui s'applique ainsi avant la détermination du bénéfice raisonnable (coûts des capitaux engagés) associé aux activités régulées de GI de la RATP, aurait ainsi pour effet de ramener la rentabilité effective de la base d'actifs régulés relatifs à l'activité de GI de la RATP à [2-5] % en moyenne sur la période 2021-2024, alors même que le coût moyen pondéré du capital applicable à cette même base d'actifs, proposé dans le cadre de la saisine, s'élève à [2-5] %.
16. En outre, l'Autorité relève que l'affectation des montants restitués à IdFM entre le GI et l'OT, telle que prévue dans le dossier de saisine de la RATP, crée de fait une solidarité entre ces deux activités, dans la mesure où le montant de la restitution est calculé de façon globale au niveau de l'EPIC RATP, puis est alloué au GI et à l'OT dans des proportions fixes sur la période 2021-2024.
17. L'Autorité relève également que les modalités d'affectation des restitutions entre le GI et l'OT ne figurent ni dans les dispositions réglementaires applicables, ni dans la convention conclue entre la RATP et IdFM, ni au sein des règles de séparation comptable qu'elle a approuvées, et qu'elles sont potentiellement susceptibles d'entraîner des conséquences contraires aux règles de concurrence dans la mesure où l'une des deux activités pourrait être conduite à se voir attribuer une part de la restitution du résultat net alors qu'elle n'en est pas à l'origine, ce qui reviendrait à

² Le résultat net normatif servant de base au calcul de la restitution est déterminé à partir du résultat net comptable ressortant des comptes sociaux de l'EPIC RATP, établis en normes comptables françaises, en neutralisant le résultat net dégagé par l'établissement comptable du gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris (GIGP), les dotations et reprises de provisions, le résultat exceptionnel, comprenant les amortissements fiscaux dérogatoires, mais pas les effets d'événements tels qu'une grève ou une pandémie, et l'impôt sur les bénéfices.

lui imputer des coûts liés à l'autre activité, en méconnaissance du III l'article L. 2142-16 du code des transports qui interdit « toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune (...) [des] activités [de la RATP] » et qui prévoit qu'« aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre ». Compte tenu de ce risque, l'Autorité portera une attention particulière à la mise en œuvre concrète de la clause de partage de résultat dans les comptes séparés qui doivent lui être transmis annuellement.

1.4. L'Autorité a adapté son examen de la rémunération des activités de GI de la RATP sur son réseau historique, pour la période 2021-2024, aux particularités du cadre réglementaire

18. La régulation par l'Autorité de la rémunération de l'activité de GI du réseau historique de la RATP a été mise en œuvre par le droit national aux fins de poser un cadre propice à la future ouverture à la concurrence des activités d'opérateur de transport sur ledit réseau, qui interviendra le 31 décembre 2039. La convention pluriannuelle 2021-2024 conclue entre la RATP et IdFM constitue ainsi la première de la période préparatoire à cette ouverture à la concurrence, qui va durer un peu plus de dix-huit années.
19. Pour ce premier avis sur la rémunération de l'activité de GI sur le réseau historique de la RATP, l'Autorité a tenu compte des trois éléments de contexte suivants, soulignés aux points précédents :
 - (i) du fait que la négociation conventionnelle a été principalement conduite au niveau du périmètre global de l'EPIC RATP ;
 - (ii) du caractère nouveau du cadre de régulation qui s'applique à l'activité de GI du réseau historique de la RATP dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des services de transport public urbain qui s'inscrit dans le temps long ;
 - (iii) de l'absence, pour cette première saisine, d'un modèle de comptabilité analytique ou de gestion propre à l'activité de GI de la RATP et de l'engagement de cette dernière d'engager l'élaboration, dès à présent, d'un modèle de gestion visant à pallier cette absence en vue des prochaines saisines.
20. En outre, il convient de distinguer deux situations très différentes : (i) une première situation correspondant à l'examen, par une autorité de régulation indépendante, d'un projet de rémunération élaboré de manière autonome par un gestionnaire d'infrastructure en monopole et applicable à un ou plusieurs opérateurs qui accèdent à ladite infrastructure, sans avoir pu négocier et/ou participer à l'élaboration de ce projet de rémunération, et (ii) une seconde situation correspondant à l'examen, par une autorité de régulation indépendante, d'un projet de rémunération élaboré dans le contexte d'une négociation conventionnelle entre un unique gestionnaire d'infrastructure et une unique autorité organisatrice de transports.
21. Dès lors que, dans cette seconde situation, les deux parties aboutissent à un accord sur la rémunération de l'accès à l'infrastructure, l'examen du projet de rémunération en cause par l'autorité de régulation indépendante – qui joue un rôle de tiers de confiance – consiste alors, pour l'essentiel :
 - (i) à vérifier le respect des dispositions du droit dans le cadre de l'élaboration du projet de rémunération ;
 - (ii) à s'assurer de l'absence d'erreurs manifestes ;

- (iii) 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
 - (iv) à formuler, le cas échéant, des recommandations en vue d'améliorer les modalités d'élaboration de la rémunération régulée.
22. C'est dans ce contexte que l'Autorité a procédé à l'examen de la rémunération des activités de GI de la RATP sur le réseau historique, pour la période 2021-2024.

2. ANALYSE

23. Conformément aux dispositions de l'article 2 du décret n° 2020-1752 susvisé, la rémunération des activités de GI de la RATP sur le réseau historique, pour la période 2021-2024, dont l'Autorité a été saisie, peut être décomposée comme suit :

<i>En millions d'euros courants</i>	2021	2022	2023	2024
Charges courantes d'exploitation	398	395	392	388
Dotations aux amortissements	[250-300]	[300-350]	[300-350]	[300-350]
Coût des capitaux engagés nets	[200-250]	[200-250]	[200-250]	[200-250]
Rétrocession du résultat courant positif des activités du GI non régulées	-[30-40]	-[50-60]	-[50-60]	-[50-60]
Rémunération des activités de GI de la RATP	856	857	874	896

2.1. Sur la trajectoire des charges courantes d'exploitation sur la période 2021-2024

2.1.1. La trajectoire se fonde sur la reconstitution normative de charges courantes d'exploitation pour l'année 2020, sans que les écarts constatés avec les charges issues des comptes séparés proforma 2019 remettent en cause sa robustesse, au terme des analyses conduites par l'Autorité

a. La RATP a choisi d'asseoir la trajectoire de charges de fonctionnement sur une année 2020 normative

24. Au cours de l'instruction, comme indiqué au point 11, la RATP a précisé que les négociations avec IdFM sur la trajectoire de rémunération du GI ont été initiées dans le courant de l'année 2020, avant l'approbation des règles de séparation comptable de la RATP et la publication des comptes séparés proforma de l'exercice 2019.
25. En l'absence de référence stabilisée pour l'année 2019 aux fins d'établir la trajectoire de charges nettes d'exploitation, et du fait d'une année 2020 marquée par des grèves en début d'année et la crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19 par la suite, la RATP a précisé avoir construit les projections pour la période 2021-2024 à partir d'une année 2020 normative « *intégrant les évolutions pérennes intervenues entre 2019 et 2020* ».

b. Les explications avancées par la RATP, au cours de l'instruction, pour justifier l'augmentation observée des charges de fonctionnement entre l'année normative 2020 et l'exercice 2019 restent toutefois incomplètes

26. Les charges nettes de fonctionnement progressent, au global, entre les comptes séparés proforma 2019 ([410-420] millions d'euros) et l'année normative 2020 ([430-440] millions d'euros), de [20-30] millions d'euros (+ [4-7] %).
27. Les travaux conduits lors de l'instruction permettent de décomposer cette évolution entre :
 - d'une part, une hausse d'environ [20-30] millions d'euros, se composant d'une hausse des charges directement affectables à l'activité de GI de la RATP (+ [10-20] millions d'euros) et d'une hausse des prestations facturées au GI par l'OT (+ [10-20] millions d'euros) ; et
 - d'autre part, une baisse d'environ [5-10] millions d'euros, correspondant principalement à une baisse de la quote-part d'impôts et taxes affectée à l'activité de GI.
28. Si les éléments fournis par la RATP dans le cadre de l'instruction ont permis d'expliquer la quasi-totalité de la hausse constatée au global sur les charges nettes d'exploitation, l'Autorité relève toutefois :
 - en premier lieu, que certaines hypothèses retenues par la RATP ne sont pas confirmées par les données constatées en 2020. En particulier, l'augmentation de la masse salariale liée à la croissance prévue des effectifs ne correspond pas à des recrutements effectivement réalisés en 2020. Ainsi, l'augmentation réelle des effectifs a été inférieure de [10-20] ETP, en 2020, à la projection effectuée par la RATP, en raison de difficultés de recrutement rencontrées, notamment, dans le domaine de la maintenance et dans les fonctions support. Si la RATP a précisé que ce décalage devrait être rattrapé au cours des années suivantes, elle n'a pas apporté d'éléments démontrant que l'intégralité des recrutements initialement prévus en 2020 pourraient être réalisés en 2021. De fait,

l'Autorité relève que les charges liées à la masse salariale pour l'année normative 2020 et l'année 2021 resteraient surestimées d'un montant d'environ [0-2] million d'euros ;

- en deuxième lieu, que les explications sur la hausse de certaines charges auraient pu être davantage étayées, en particulier en ce qui concerne celles liées à l'évolution du parc à maintenir et aux évolutions technologiques ;
- en troisième lieu, que l'analyse ligne à ligne des différents postes composant les charges nettes d'exploitation laisse apparaître que certaines variations ne sont pas expliquées par la RATP. En particulier, [2-5] millions d'euros de hausse des charges nettes entre 2019 et 2020 n'ont pas été justifiés par la RATP.

29. Par ailleurs, l'analyse des comptes séparés établis au titre de l'exercice 2020 fait apparaître qu'une partie du montant des impôts et taxes retenu dans le cadre de l'année normative 2020 est sous-estimée par rapport au réalisé, à hauteur de [2-5] millions d'euros.

c. Pour autant, cette circonstance n'est pas de nature à remettre en cause la trajectoire globale de charges courantes d'exploitation présentée par la RATP sur la période

30. En synthèse, les écarts qui demeurent, *in fine*, faiblement ou non expliqués dans les charges nettes de fonctionnement entre les comptes séparés proforma 2019 et l'année normative 2020 n'apparaissent pas de nature à remettre en cause la robustesse d'ensemble de la trajectoire présentée par la RATP, eu égard à leur poids dans les charges nettes d'exploitation.

2.1.2. L'effort de productivité global convenu entre la RATP et IdFM dans le cadre de la convention 2021-2024 est insuffisamment décomposé et documenté

31. La saisine présente une trajectoire de charges nettes d'exploitation en diminution d'environ 10 millions d'euros courants sur la période 2021-2024, pour atteindre 388 millions d'euros en 2024 (contre 398 millions d'euros en 2021) sur le périmètre régulé.
32. Ainsi, malgré des facteurs d'évolution à la hausse des charges identifiés par la RATP pour un montant de [5-10] millions d'euros entre 2021 et 2024, les charges nettes d'exploitation apparaissent en baisse du fait de l'application d'une productivité globale négociée dans le cadre de la convention conclue entre la RATP et IdFM correspondant à un montant brut de [10-20] millions d'euros sur la même période.
33. Au-delà de ces évolutions globales, l'Autorité relève cependant que les éléments présentés par la RATP dans la saisine ne permettent pas de distinguer finement les facteurs d'évolutions de charges (+ [5-10] millions d'euros), toutes choses égales par ailleurs, d'une part, des efforts bruts de productivité (- [10-20] millions d'euros), d'autre part. À l'avenir, l'Autorité sera attentive à ce que la RATP décompose et documente clairement ces éléments dans ses dossiers de saisine.

2.1.3. La trajectoire présentée n'est pas parfaitement représentative de ce qu'IdFM sera effectivement amenée à verser à la RATP dès lors que le périmètre de régularisation devra être mis en conformité avec le cadre réglementaire et que les effets des mises en service prévues entre 2021 et 2024 doivent être intégrés ultérieurement par voie d'avenant

a. Si la trajectoire est présentée en euros constants, le projet de convention entre la RATP et IdFM prévoit un mécanisme d'indexation, qui paraît acceptable

34. La trajectoire de charges nettes de fonctionnement convenue entre RATP et IdFM pour la période 2021-2024 a été établie en euros constants mais fait l'objet d'une indexation annuelle³
35. Si le décret n° 2020-1752 susvisé ne mentionne pas explicitement la possibilité d'introduire un mécanisme d'indexation, un tel mécanisme apparaît nécessaire pour se conformer, en particulier, à l'obligation de couverture, par la rémunération, de l'ensemble des charges nettes prévisionnelles de la RATP, elles-mêmes soumises à l'inflation. L'Autorité estime donc justifiée l'utilisation d'une formule d'indexation des charges.
36. Par ailleurs, l'Autorité estime que la formule d'indexation des charges nettes de fonctionnement prévue dans le projet de convention est acceptable, dans la mesure où les indices retenus paraissent cohérents au regard de l'activité de GI de la RATP et où la majoration prévue pour l'évolution des coûts salariaux devrait permettre de limiter la hausse de ces charges sur la période.

b. La trajectoire de charges courantes d'exploitation devra être régularisée pour une faible partie, en conformité avec le cadre réglementaire applicable

37. L'article 6 du décret n° 2020-1752 susvisé prévoit une régularisation annuelle de la rémunération versée par IdFM à la RATP. S'agissant spécifiquement des charges courantes d'exploitation, cet article prévoit qu'il est tenu compte des montants des impôts et taxes effectivement constatés au cours de l'exercice.
38. Le projet de convention soumis à l'Autorité décompose la rémunération du GI versée par IdFM au titre des charges d'exploitation en deux catégories :
- une rémunération forfaitaire « R11 » couvrant les charges d'exploitation, hors charges couvertes « à l'euro l'euro » de façon spécifique. Selon le projet de convention négocié entre la RATP et IdFM, [5-10] millions d'euros d'impôts et taxes annuels (sur les [30-40] millions d'euros évalués chaque année pour la période de 2021 à 2024) sont classés dans la catégorie « R11 » et ne feront donc pas l'objet d'une régularisation annuelle ;
 - une rémunération « R12 » couvrant les charges remboursées « à l'euro l'euro ». Selon le projet de convention négocié entre la RATP et IdFM, [20-30] millions d'euros d'impôts et taxes annuels (sur les [30-40] millions d'euros évalués chaque année pour la période de 2021 à 2024) sont classés dans la catégorie « R12 » et feront donc l'objet d'une régularisation annuelle.
39. Interrogée au cours de l'instruction sur les conditions de régularisation du montant annuel d'impôts et taxes de la catégorie « R 11 » prévu dans la convention, IdFM a précisé que le montant

³ Indexation reposant sur un indice composite égal à la moyenne pondérée de (i) l'indice des prix à la consommation de l'INSEE, représentant 26,7 % de l'indexation globale, et (ii) l'indice des salaires mensuels de base dans le secteur des transports et de l'entreposage de l'INSEE, majoré de 0,5 %, et plafonné à 1,5 % par an, représentant 73,3 % de l'indexation globale.

des impôts et taxes intégrés à la catégorie « R11 » n'était pas nécessairement figé, dans la mesure où le projet de convention prévoit la possibilité de modifier la convention pour tenir compte, notamment, d'évolution de taux fiscaux et de modifications législatives et réglementaires en matière fiscale impactant des *impôts et/ou taxes couverts par la rémunération R11*⁴.

40. Toutefois, bien que le traitement opéré pour ces charges spécifiques ait fait l'objet d'un accord entre la RATP et IdFM et que le projet de convention prévoit la possibilité d'une modification en cas d'évolution significative de la fiscalité, l'Autorité estime que la convention ne peut pas déroger aux dispositions du décret n° 2020-1752 susvisé, lesquelles sont explicites sur l'obligation de régulariser annuellement les impôts et taxes. Elle demande donc aux parties de prendre en compte l'intégralité des impôts et taxes au titre des charges « R12 » payées « à l'euro l'euro » dans le cadre de la convention.

c. La trajectoire de charges nettes de fonctionnement présentée par la RATP n'intègre pas les effets de l'intégralité des mises en service prévues par le programme d'investissement durant la période 2021-2024, pourtant intégrées dans la base d'actifs

41. Dans sa saisine, la RATP précise que le projet de convention pour 2021-2024 n'inclut pas la couverture des dépenses d'exploitation résultant de la mise en service des prolongements de lignes. La RATP précise que l'impact de ces dépenses sur la trajectoire de rémunération sera introduit ultérieurement par voie d'avenant. La trajectoire de charges nettes de fonctionnement a ainsi été évaluée à périmètre de lignes constant par rapport au réseau existant en 2020, alors que la base d'actifs et les charges liées aux actifs dans le projet de rémunération du GI tiennent bien compte de l'intégralité des mises en service futures, dont les prolongements de ligne.
42. La RATP et IdFM ont motivé ce choix par la difficulté à appréhender, dès à présent, les impacts sur les charges de maintenance de ces prolongements de ligne. Au regard des dispositions de l'article 6 du décret n° 2020-1752 susvisé relatif aux charges régularisables, l'Autorité estime qu'il aurait été non seulement plus conforme à la réglementation, mais également plus pertinent du point de vue de la prévisibilité qu'est censée apporter une rémunération prévisionnelle pluriannuelle, qu'elle puisse se prononcer sur une rémunération complète et homogène, liant totalement l'évolution des actifs et des charges y afférentes, dans le cadre du présent avis.
43. Par ailleurs, relevant que l'article 9 du décret n° 2020-1752 dispose que les modifications de la rémunération de la RATP « *sont soumises pour avis conforme à l'Autorité lors du plus proche renouvellement de la convention et que, dans le cas où la rémunération approuvée par l'Autorité diffère de la rémunération convenue entre la RATP et IdFM en application du premier alinéa, la différence fait l'objet d'une régularisation dans le cadre de la convention suivante* », l'Autorité constate que ce choix a pour conséquence de renvoyer à 2024 son avis sur les impacts des prolongements de ligne en termes de charges nettes de fonctionnement. À cet égard, l'Autorité appelle l'attention des parties 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 constatés⁵.

⁴ L'article 15 de la convention prévoit en particulier que « *la révision du contrat pourra notamment intervenir [...] en cas d'évolution de taux fiscaux et de modifications législatives et réglementaires en matière fiscale, para fiscale, et d'imposition de toute nature (création ou suppression d'impôts, taxes et redevances ou changements de règles déterminant l'assiette, les taux ou les modalités de calcul des impôts, taxes et redevances) venant affecter les impôts et/ou taxes autres que ceux couverts par la rémunération R12 versée par Île-de-France Mobilités.* ».

⁵ La mise en service d'un prolongement de ligne peut, certes, générer des surcoûts d'exploitation directement affectables à ce prolongement, mais également entraîner des économies d'envergure par redéploiement de moyens à une échelle plus large, modérant ainsi la hausse observée sur un périmètre restreint.

2.1.4. L'Autorité recommande à la RATP de s'engager sans délai dans le développement d'un modèle de gestion afin de progresser dans l'évaluation et l'objectivation des coûts prévisionnels en vue de la prochaine convention pluriannuelle

44. Dans le cadre du dossier de saisine de l'Autorité, la RATP a précisé avoir identifié des leviers « *lui permettant de satisfaire aux objectifs de productivité nette assignés par IdFM* », correspondant à [0-2] % des charges nettes en moyenne sur l'ensemble de la période. Les montants de productivité nette présentés par la RATP correspondent à des montants nets d'évolution des charges et atteignent environ [5-10] millions d'euros sur la période 2021-2024, conduisant, au global, à une baisse des charges d'exploitation.
45. En outre, comme indiqué au point 32, la RATP a présenté à l'Autorité des éléments pouvant conduire à une progression du niveau de charges sur la période 2021-2024, pour un montant total de [5-10] millions d'euros, conduisant à un effort d'environ [10-20] millions d'euros de productivité brute de la part de l'activité de GI de la RATP.
46. Si elle ne remet pas en cause la matérialité de ces augmentations structurelles des charges courantes d'exploitation compensées par un effort de productivité global négocié entre les parties, l'Autorité recommande fortement à la RATP de s'engager dans le développement du modèle de gestion, dont elle a indiqué qu'elle lançait la mise en œuvre, afin de progresser, dans la perspective de la prochaine convention, dans l'évaluation et l'objectivation technico-économiques des coûts prévisionnels sur lesquels sont fondées les trajectoires de rémunération de l'activité de GI.

2.2. Sur les charges liées aux actifs (dotations aux amortissements et coût des capitaux engagés nets)

2.2.1. La hausse du niveau de la base d'actifs s'explique par des investissements conséquents

a. La projection des actifs futurs est liée à celle des investissements négociés entre la RATP et Île-de-France Mobilités

47. La trajectoire prévisionnelle d'investissements du GI a fait l'objet d'un accord négocié entre la RATP et IdFM dans le cadre d'un programme quadriennal d'investissements (ci-après « PQI »). Ce programme comprend l'ensemble des projets d'investissements liés aux activités régulées du GI convenus avec IdFM, qui visent à assurer (i) le maintien en condition opérationnelle de l'infrastructure existante, visant à assurer un même niveau de service, (ii) l'extension ou l'amélioration de l'infrastructure existante, (iii) l'adaptation de l'infrastructure aux évolutions du matériel roulant et (iv) l'amélioration de l'efficacité et de la performance opérationnelle du GI.
48. Le PQI représente un montant d'investissements cumulé de [3,5-4] milliards d'euros sur la période 2021-2024, dont [2-2,5] milliards d'euros sont financés sur les fonds propres de la RATP.
49. Les dépenses d'investissement engagées sont rémunérées au coût de la dette jusqu'à la mise en service des actifs. Après la mise en service des infrastructures correspondantes, elles sont intégrées dans la base d'actifs régulés et sont dès lors rémunérées par IdFM à un taux égal au coût moyen pondéré du capital avant impôts, conformément aux dispositions du décret n° 2020-1752 susvisé.

b. Afin d'inciter à la maîtrise des coûts d'investissement, la convention conclue entre la RATP et IdFM prévoit un mécanisme de bonus-malus sur les principaux projets, qui reste cependant perfectible

50. IdFM et la RATP sont convenus de la mise en place, pour les principaux projets d'investissement financés par la RATP sur fonds propres, d'un mécanisme d'incitation symétrique à la tenue des coûts des projets⁶.
51. Si l'application d'un système de bonus / malus permet effectivement d'encourager à la maîtrise des coûts d'investissement, l'Autorité relève que le dispositif envisagé dans la convention conclue entre la RATP et IdFM n'est que modérément incitatif.
- D'une part, les montants des bonus / malus peuvent apparaître trop limités pour contrebalancer l'incitation naturelle d'un GI à surestimer les coûts d'investissement, abondamment étudiée par la théorie économique⁷.
 - D'autre part, les bonus / malus ne sont pas exclus du champ d'application de la clause de partage de résultat, si bien que les montants applicables pourraient être réduits significativement – à hauteur de 65 % si le résultat de l'EPIC est supérieur à 270 millions d'euros et de 80 % s'il est supérieur à 310 millions d'euros (cf. point 13) –, diminuant d'autant l'incitation à la maîtrise des coûts.
52. Au-delà, l'Autorité relève que, pour être efficace, la mise en place d'un tel dispositif requiert du « principal » (au sens de la théorie économique – en l'occurrence, IdFM), une capacité de contre-expertise des coûts proposés par l' « agent » (au sens de la théorie économique – en l'occurrence, la RATP), pour s'assurer, le cas échéant, de l'absence de biais. À cet égard, l'Autorité note que le projet de convention garantit à IdFM l'accès à toutes les études de coûts réalisées par la RATP, ce qui doit permettre d'atténuer le risque de biais susmentionné. Enfin, l'Autorité relève que des « menus de contrats »⁸ bien calibrés permettent d'inciter l'agent à révéler, *ex ante*, l'information privilégiée dont il dispose sur les coûts d'investissement et peuvent ainsi constituer des mécanismes incitatifs plus efficaces à la maîtrise des coûts⁹.
53. L'Autorité, examinera annuellement les écarts entre coûts prévisionnels et coûts effectifs des projets mis en service, dans la perspective de la négociation de la prochaine convention entre IdFM et la RATP.

⁶ Si le coût constaté du projet est inférieur à 92 % du coût prévisionnel évalué lors de l'avant-projet, le GI RATP reçoit une prime égale à 10 % de l'écart entre 92 % du coût prévisionnel et le coût effectivement constaté. Symétriquement, si le coût constaté est supérieur à 108% du coût prévisionnel, le GI RATP subit une pénalité correspondant à 10 % de l'écart entre le coût constaté et 108 % du coût prévisionnel.

⁷ Cette incitation est connue, dans la littérature économique, sous le nom d' « effet Averch-Johnson » : la rémunération des investissements d'un GI au coût moyen pondéré du capital l'incite à « surinvestir » par rapport à ce qui serait strictement nécessaire pour assurer une qualité de service optimale à ses usagers.

⁸ Dans la théorie économique, la notion de « menu de contrats » renvoie au choix laissé par le « principal », en situation d'asymétrie d'information, à l' « agent » entre plusieurs contrats (par exemple : choix entre plusieurs formules d'assurance, formules tarifaires ou menus de bonus/malus, etc.) pour le conduire à révéler les informations cachées sur son comportement.

⁹ Il s'agit, pour le « principal », d'offrir à l' « agent », à coûts effectifs donnés, des revenus supérieurs si ses coûts effectifs sont proches de ses coûts prévisionnels, pour pouvoir ensuite distinguer ce qui relève, dans les coûts effectifs, de l'efficacité intrinsèque, d'une part, et d'autres effets (effort, risque, etc.), d'autre part, et ainsi, plus généralement, de réduire l'asymétrie d'informations entre le « principal » et l' « agent ».

2.2.2. Les modalités d'élaboration de la base d'actifs régulés paraissent acceptables

a. La RATP a fait procéder à un audit externe de la base d'actifs régulés

54. La RATP a mandaté les cabinets Ernst & Young et Frontier Economics pour attester de la fiabilité du montant de la base d'actifs régulés au 1^{er} janvier 2020. Les auditeurs ont, en particulier, effectué une revue approfondie de la composition et de la valorisation de la base d'actifs. Cette base auditée, transmise à l'Autorité dans le cadre de la saisine, a pu être rapprochée des comptes séparés proforma 2019 du GI.
55. Ce rapport d'audit des cabinets Ernst & Young et Frontier Economics sur la base d'actifs du GI au 1^{er} janvier 2020 met également en lumière la part des actifs relatifs directement aux activités non régulées du GI.
56. Comme mentionné au point 12, la base d'actifs relatifs à l'activité de GI de la RATP ne distinguait initialement pas de périmètres régulé et non régulé au sein des activités de GI. À la suite de la parution du décret n° 2020-1752 susvisé, la RATP a identifié, au sein de la base d'actifs de l'activité de GI de la RATP, un périmètre régulé et un périmètre non régulé afin de se mettre en conformité avec le cadre réglementaire applicable. Toutefois, dans le cadre de l'instruction, l'Autorité a identifié une erreur d'ordre méthodologique dans l'évaluation de la base d'actifs correspondant au périmètre régulé. Cette erreur engendre une sous-estimation de la correction effectuée pour réévaluer à la hausse les charges de capital des actifs du périmètre non régulé avant la saisine de l'Autorité, partiellement compensée par une légère surestimation du montant normatif des amortissements pris en compte, pour ne s'élever *in fine* qu'à [0-1] million d'euros par an en moyenne sur la période 2021-2024.
57. Au regard des faibles montants en jeu, le traitement retenu par la RATP apparaît acceptable dans les délais impartis. Toutefois, l'Autorité demande à la RATP d'évaluer et de présenter, dans le cadre de la prochaine convention, une base d'actifs régulés et une base d'actifs non régulés distinctes. Elle sera en outre particulièrement vigilante sur la régularisation annuelle des charges de capital et demande à la RATP de présenter à IdFM les bases d'actifs régulés et non régulés de manière distincte ainsi que les impacts sur la rémunération du GI pour la période concernée.

b. La prise en compte des subventions d'investissement dans l'évaluation de la base d'actifs nette est acceptable

58. L'article 5 du décret n° 2020-1752 susvisé prévoit que le coût des capitaux engagés est fixé en prenant notamment en compte la valeur de la base d'actifs afférents aux activités régulés, « *nette des subventions reçues* ».
59. Au cours de l'instruction, la RATP a indiqué avoir appliqué le décret précité en déduisant de la base d'actifs les subventions effectivement reçues, donc encaissées et, partant, pour l'évaluation de la base d'actifs nette de subventions, en ne tenant pas compte, pour les immobilisations en cours, des « *subventions méritées* », qui correspondent à des subventions sur des projets en cours, comptabilisées au fur et à mesure de l'avancement des travaux mais non encore appelées aux financeurs. Ces appels de subventions peuvent, selon la RATP, être décalés de plusieurs mois par rapport à cette comptabilisation et la RATP ne les considère pas comme des subventions « reçues » au sens du décret n° 2020-1752 susvisé.
60. Le montant de ces subventions non appelées, qui s'élève à [200-250] millions d'euros au 31 décembre 2019 et a ensuite été projeté sur la période 2021-2024, a été justifié et apparaît par ailleurs très proche de l'encours moyen sur les exercices 2018 et 2019.

61. En revanche, les subventions effectivement appelées mais non encore encaissées ont été déduites de la base d'actifs par la RATP, quand bien même elles n'avaient pas été « reçues », dans la mesure où elles ne correspondent qu'à des décalages de trésorerie à court terme. Le montant de ces subventions a été évalué à [50-60] millions d'euros au 31 décembre 2019. L'Autorité considère que cette approche est satisfaisante.

2.2.3. Le coût moyen pondéré du capital paraît acceptable en raison des effets de la clause de partage du résultat net instaurée dans la convention pluriannuelle entre la RATP et IdFM

62. L'article 5 du décret n° 2020-1752 susvisé définit, de manière détaillée, les modalités de détermination du coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC »).
63. La RATP, avec l'appui d'un prestataire externe, a déterminé une fourchette de CMPC qui s'établit entre [2-5] % et [5-10] %. Le haut de la fourchette prend en compte l'impôt sur les sociétés, quand bien même la RATP bénéficie de déficits fiscaux lui permettant de ne pas avoir de charge d'impôts prévue sur la durée de la convention.
64. Les négociations avec IdFM ont abouti à retenir, pour la saisine de l'Autorité, un taux de [2-5] %, soit le bas de cette fourchette.
65. L'Autorité a mené ses propres estimations de la fourchette de CMPC qu'elle estimait pertinente au regard du profil de risque de la RATP et du cadre très protecteur que la convention offre au GI. Elle considère, au terme de ses travaux, que le taux retenu se situe très en haut de la fourchette acceptable. Ce positionnement en haut de fourchette n'est pas sans poser question pour un CMPC devant s'appliquer sur plusieurs années, puisqu'il maximise le risque de déviation en dehors des bornes acceptables sur la durée de la convention.
66. Néanmoins, la clause de partage du résultat, décrite dans la section 1.3. du présent avis, introduit un risque pour la RATP. En effet, son déclenchement dès la première année est prévu même dans le scénario central où la trajectoire financière de la RATP réalisée sur la période 2021-2024 correspond à celle négociée avec IdFM. Dans ce cas, le montant que la RATP devra restituer à IdFM correspond à une baisse de [30-40] points de base en moyenne sur la période du CMPC.
67. Ainsi, le mécanisme de partage du résultat aura pour effet, toutes choses égales par ailleurs, de diminuer la rentabilité effective de la base d'actifs régulés en moyenne sur la période 2021-2024, à un niveau sensiblement inférieur au CMPC retenu dans la convention. Dans ces conditions, l'Autorité estime que le taux de CMPC n'est pas déraisonnable.

2.2.4. Le coût de la dette paraît acceptable, nonobstant les erreurs méthodologiques qui ont fondé son appréciation, dès lors que l'écart avec le haut de la fourchette déterminée par l'Autorité est minime et sans impact significatif sur la rémunération globale de la RATP

68. L'article 5 du décret n° 2020-1752 susvisé dispose également que la RATP peut prétendre à une rémunération des immobilisations en cours et que cette dernière est fixée en appliquant un coût de la dette établi en cohérence avec la méthodologie retenue pour déterminer le CMPC. La RATP, dans son dossier de saisine, propose un coût de la dette à [1-2] %.
69. Par ailleurs, le même article précise que le coût de la dette doit refléter « le coût d'un financement économiquement optimal, tenant compte de la durée d'utilité des investissements financés ». Sur ce point, la RATP a été interrogée par l'Autorité, dans le cadre de l'instruction du présent avis,

pour déterminer les modalités qu'elle avait retenues afin de prendre en compte cette disposition. Si la RATP a expliqué que la notion de « *coût d'un financement économiquement optimal* » avait été intégrée « *à travers la prise en compte, pour le calcul du CMPC, de données de marché ou normatives plutôt que des seules données effectives de la RATP* », l'instruction a cependant révélé que le taux proposé par la RATP correspondait en réalité au coût moyen de la dette historique de la RATP sur la période 2021-2024.

70. Dans le cadre de l'instruction, l'Autorité a ainsi procédé à l'estimation d'un taux prospectif cohérent avec la période couverte par la convention et les dispositions du décret. Pour ce faire, l'Autorité a pris en compte des données de marché d'investisseurs notés par les agences de notation comme la RATP, d'une part, et a analysé la stratégie d'optimisation de refinancement de la RATP, d'autre part. S'il résulte de ces analyses que le coût de la dette retenu par la RATP est légèrement supérieur à la fourchette estimée par l'Autorité, cette différence est minime et sans impact significatif sur la rémunération globale de l'opérateur.
71. L'Autorité tient cependant à souligner qu'il est important de ne pas étudier uniquement le coût réel historique de la dette afin de déterminer le « *coût d'un financement économiquement optimal* » mais d'analyser également les données de marché et les données prévisionnelles comme le prévoit le décret.

2.3. Sur l'application du mécanisme de rétrocession de la moitié du résultat courant positif des activités non régulées de gestionnaire d'infrastructure de la RATP

72. Les activités non régulées de GI du réseau historique de la RATP comprennent des prestations commerciales et publicitaires en gares (location d'espaces commerciaux et mise à disposition d'espaces publicitaires) et des prestations télécoms (mise à disposition des espaces et accès de tiers au réseau de télécommunication).
73. Pour l'évaluation du résultat courant des activités non régulées, la RATP a identifié les produits et les charges d'exploitation ainsi que les actifs liés à ces activités, de manière directe ou via l'application de clés de répartition s'agissant des éléments communs aux activités régulées et non régulées. L'évaluation des charges financières, en l'absence d'endettement spécifiquement lié à ces activités non régulées, a été effectuée de manière normative, en s'appuyant sur la valeur nette comptable des actifs en service et en cours ainsi que sur un taux d'endettement et un coût de la dette identiques à ceux utilisés dans le calcul du CMPC pour le périmètre régulé.
74. L'analyse par l'Autorité des charges, présentées comme stables par la RATP sur la période, révèle que les actifs non régulés retenus pour cette évaluation correspondent uniquement aux actifs déjà en service ou en cours au 31 décembre 2019, sans aucune projection pour la période 2021-2024. La RATP précise toutefois que la valeur de ces actifs sera revue en fonction des données réelles lors des régularisations annuelles.
75. La majorité des charges mutualisées entre les périmètres régulé et non régulé de l'activité de GI de la RATP est allouée sur la base d'une clé de répartition liée à la part des surfaces des espaces commerciaux (y compris les locaux techniques dédiés et les distributeurs automatiques) et des locaux mis à disposition pour les activités télécoms dans la surface totale des gares et stations du GI.
76. Si ces clés de surface ont été justifiées par la RATP à partir d'une base de données des locaux, extraite au 1^{er} janvier 2021, l'Autorité constate toutefois (i) que ces clés pourraient être amenées à évoluer au cours de la période 2021-2024, en particulier avec les extensions de lignes et la création de nouvelles stations, et (ii) de manière plus générale, que le choix des clés de répartition constitue un sujet sensible pour ce type d'activités, singulièrement s'agissant de la mise à

disposition d'espaces publicitaires. L'Autorité invite donc la RATP, d'une part, à réévaluer les clés de répartition lors de la régularisation annuelle des charges et des actifs liés aux activités non régulées et, d'autre part, à travailler sur différents scénarios de répartition des charges mutualisées entre périmètres régulé et non régulé en vue de la prochaine convention.

77. S'agissant de la valorisation des espaces disponibles dans ses emprises, la RATP s'appuie sur deux sociétés, RATP Travel Retail et RATP Connect, qui sont des filiales de la holding RATP Participations, elle-même filiale de l'EPIC RATP :

- RATP Travel Retail est le mandataire de la RATP pour la conception, l'aménagement, la commercialisation et la gestion des espaces dans les emprises de la RATP, notamment dans les gares et stations du GI. Elle collecte, pour le compte de la RATP, les loyers perçus des occupants des locaux commerciaux et est rémunérée, pour cette mission, par une commission liée au chiffre d'affaires généré par la location des espaces commerciaux ;
- RATP Connect est une filiale de la RATP spécialisée dans la vente de services de connectivité aux professionnels en Île-de-France. RATP Connect utilise notamment les emprises du GI RATP pour déployer son réseau de fibre noire. Le GI RATP accorde à RATP Connect un droit d'occupation sur les emprises du domaine public qu'elle exploite, en échange du versement d'une redevance d'occupation domaniale liée au chiffre d'affaires de RATP Connect généré par la commercialisation de fibre noire.

78. L'Autorité prête une attention particulière aux flux financiers liés aux relations commerciales entre le GI RATP et les filiales. En effet, le choix du taux de commission versé par le GI à RATP Travel Retail, et celui du montant des redevances d'occupation domaniale versées par RATP Connect, peuvent permettre à la RATP de piloter les marges respectives des filiales et des activités non-régulées du GI. Or, les filiales n'étant pas soumises au mécanisme de rétrocession de 50 % du résultat courant positif provenant des activités non régulées, la RATP pourrait, le cas échéant, avoir objectivement intérêt à maximiser la marge réalisée par les filiales, au détriment du résultat du GI. Si les travaux d'instruction conduits par l'Autorité n'ont pas mis en évidence d'anomalie à ce stade, l'Autorité restera vigilante sur ce sujet.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis favorable sur la rémunération de l'activité de gestionnaire d'infrastructure de la RATP versée par IdFM pour la période 2021-2024, sous réserve que la convention pluriannuelle inclue l'intégralité des charges relatives aux 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 du 28 décembre 2020 susvisé, conformément aux dispositions de cet article.

*

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 29 juillet 2021.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente ; ainsi que Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman