

Avis n° 2024-012 du 8 février 2024

relatif à la fixation de la rémunération de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) versée par Île-de-France Mobilités pour la période de préfiguration 2021-2024

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

Saisie par la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après « RATP »), par courriel reçu en date du 2 octobre 2023, la saisine ayant été déclarée complète à la date du 9 octobre 2023 par le service de la procédure de l'Autorité ;

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment ses articles 20 et 20-2 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2142-3, L. 2142-16 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'Ile-de-France et la RATP ;

Vu le décret n° 2019-87 du 8 février 2019 relatif à la gestion technique des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

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

Vu l'arrêté du 8 février 2019 définissant les éléments des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris dont la RATP assure la gestion technique ;

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 de la RATP versée par Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024 ;

Vu la consultation d'Île-de-France Mobilités par courriers adressés les 17 novembre 2023 et 18 décembre 2023 et les observations recueillies dans ce cadre ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 8 février 2024 ;

Considérant les éléments qui suivent :

RÉSUMÉ¹

Pour l'exercice de la mission de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, la RATP perçoit une rémunération d'Île-de-France Mobilités sur laquelle l'Autorité émet un avis conforme. La rémunération versée par Île-de-France Mobilités couvre l'ensemble des charges nettes prévisionnelles, y compris celles engagées avant la réception des ouvrages.

Le 9 octobre 2024, l'Autorité a été saisie, pour la période dite « de préfiguration » 2021-2024, d'un projet de rémunération ayant fait l'objet d'un accord entre Île-de-France Mobilités et la RATP, marqué notamment par une absence de nécessité de couverture de charges de capital.

La rémunération de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris de la RATP versée par Île-de-France Mobilités pour la période de préfiguration 2021-2024 n'appelle pas de remarque particulière. L'Autorité recommande néanmoins qu'un suivi précis des charges afférentes aux missions de gestionnaire technique soit mis en place par la RATP de manière à prévenir tout risque de double compensation de charges avec la future convention 2024-2029.

¹ Ce résumé a un caractère strictement informatif. Il ne saurait se substituer aux motifs et conclusions développés ci-après, qui seuls font foi dans le cadre de la présente procédure.

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 gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris

1. Aux termes de l'article 20 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les éléments des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, composant le réseau de transport public du Grand Paris (ci-après « RTPGP ») sont, après leur réception par le maître d'ouvrage², confiés à la RATP, qui en assure la gestion technique. Il en est de même des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de cette loi³.
2. Les éléments confiés en gestion technique à la RATP sont détaillés dans l'arrêté susvisé du 8 février 2019.
3. Cette activité de gestion technique, qui doit faire l'objet d'une comptabilité séparée des autres activités de la RATP⁴, notamment de celles d'opérateur de transport et de gestionnaire d'infrastructure du réseau « historique »⁵, s'exerce dans les conditions prévues à l'article L. 2142-3 du code des transports⁶.
4. À ce titre, la RATP est notamment *« 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 »* (article L. 2142-3).
5. À l'effet d'exercer ces missions, la RATP est rémunérée par Île-de-France Mobilités (ci-après « IdFM ») *« 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 (...) »* (même article⁷).
6. Conformément au II de l'article L. 2142-17 du code des transports, l'Autorité *« émet un avis conforme sur la fixation de la rémunération des prestations réalisées par la [RATP] au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris »*.
7. Le I de l'article 8 du décret n° 2020-1752 susvisé précise que l'Autorité rend son avis dans les quatre mois à compter de sa saisine, après consultation d'IdFM.

² Aux termes de l'article 15 de la loi du 3 juin 2010 susvisée, la Société des grands projets (ex-Société du Grand Paris) exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du RTPGP.

³ Cet article vise les projets de création ou d'extension d'infrastructures du réseau métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France, prévoyant au moins une correspondance avec le RTPGP, et pour lesquelles la Société des grands projets a été désignée maître d'ouvrage.

⁴ Article L. 2142-16 du code des transports.

⁵ À savoir le réseau métropolitain historique et les tronçons des lignes A et B du RER dont la RATP assure la gestion d'infrastructure. L'Autorité émet un avis distinct s'agissant de la rémunération versée par IdFM à la RATP au titre de sa mission de gestionnaire d'infrastructure du réseau « historique » (article L. 2142-17 I du code des transports).

⁶ Cet article codifie l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, auquel font toujours référence les articles 20 et 20-2 précités.

⁷ Voir aussi l'article 3 du décret susvisé du 8 février 2019 et l'article 1^{er} du décret susvisé du 28 décembre 2020.

1.2. La rémunération versée par IdFM couvre l'ensemble des charges nettes prévisionnelles, y compris celles engagées avant la réception des ouvrages

8. L'article 1^{er} du décret susvisé du 28 décembre 2020 précise que la rémunération versée par IdFM couvre « *l'ensemble des charges nettes prévisionnelles correspondantes, évaluées dans les conditions prévues aux articles 2 à 6* » dudit décret, dont il résulte que ces charges 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. Ces charges incluent également une marge appropriée au regard des risques assumés par la RATP dans la gestion technique des actifs détenus par la Société du Grand Paris – devenue Société des Grands Projets (ci-après « SGP ») ;
 - 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, calculé dans les conditions prévues à l'article 5 du décret.
9. L'article 4 du décret du 28 décembre 2020 prévoit un mécanisme de rétrocession du résultat courant positif provenant des activités non régulées en disposant que « *[l]e résultat courant positif provenant des activités non régulées [effectuées grâce à l'infrastructure], 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* ».
10. L'article 6 du décret du 28 décembre 2020 ajoute que, nonobstant le caractère pluriannuel de la convention mentionnée à l'article L. 2142-3 du code des transports, 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* ».
11. Enfin, l'alinéa 2 de l'article 3 du décret n° 2019-87 du 8 février 2019 susvisé précise que, sans préjudice des stipulations des conventions conclues entre la SGP, la RATP et IdFM antérieurement à l'entrée en vigueur de ce décret, la rémunération versée par IdFM pour l'exercice de la mission de gestion technique « *comprend les dépenses engagées [par la RATP] avant comme après la réception des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion* ».
12. Par une décision du 16 octobre 2020, le Conseil d'État, saisi d'un recours contre cette disposition, a confirmé (i) que, si « *la mission de gestion technique des lignes, ouvrages et installations n'est confiée à la RATP qu'à compter de leur réception par le maître d'ouvrage, il appartient à la RATP, avant la date de réception, de se préparer à l'exercice de cette mission* », (ii) qu'à cette fin, la RATP « *peut engager, avant la réception, des dépenses se rattachant à l'exercice de sa mission légale de gestionnaire technique des infrastructures, tels que notamment le recrutement et les frais de formation des personnels qui seront affectés à la gestion du réseau ou l'acquisition des outils, véhicules et logiciels nécessaires* » et (iii) que ces dépenses « *ont alors vocation à être prises en charge par [IdFM]* »⁸.

⁸ CE, 16 octobre 2020, STIF, n° 433414.

1.3. L'Autorité est saisie, pour la période dite « de préfiguration » 2021-2024, d'un projet de rémunération ayant fait l'objet d'un accord entre IdFM et la RATP

13. L'Autorité est saisie, pour la première fois, de la rémunération de l'activité de gestion technique du RTPGP.
14. La saisine porte sur la période 2021-2024, dite « période de préfiguration », et couvre les dépenses engagées par la RATP, qui sont nécessaires à la préparation de l'exercice de sa mission de gestionnaire technique. La reprise en gestion technique – qui sera progressive et ne concernera, dans un premier temps, que de rares ouvrages – ne commencera qu'à compter du deuxième trimestre 2024⁹. Cette période de préfiguration précède ainsi la convention pluriannuelle qui sera conclue par la RATP et IdFM pour une période qui devrait courir du deuxième trimestre 2024 jusqu'à la fin de l'année 2029.
15. Pour cette phase de préfiguration, la RATP et IdFM ont conclu, le 1^{er} septembre 2021, une convention de préfiguration, qui renvoyait à un avenant le soin de fixer la rémunération des années 2021 et 2022. Cet avenant n'étant pas intervenu, la RATP a finalement saisi l'Autorité après que les parties ont trouvé, courant 2023, un accord sur un projet de rémunération pour la période couvrant les années 2021 à 2024.
16. Ce projet de rémunération – qui, postérieurement à la saisine de l'Autorité, a donné lieu à la signature d'un avenant n° 1 à la convention de préfiguration précitée, laquelle précise cependant qu'en cas d'avis défavorable de l'Autorité, elle « sera modifiée par voie d'avenant afin d'y faire figurer la rémunération validée par l'ART »¹⁰ – peut être synthétisé comme suit :

Charges prévisionnelles (K€ constants)	2021	2022	2023	2024	Total
Charges nettes de fonctionnement	2 399	2 536	13 801	17 080	35 816
<i>Dont impôts et taxes</i>	25	38	96	157	316
Dotations aux amortissements, nettes de subventions	Absence de charges à couvrir				
Coût des capitaux engagés					
Rémunération totale	2 399	2 536	13 801	17 080	35 816

17. Les négociations entre la RATP et IdFM ont également abouti à la mise en place d'une clause de partage. Cette clause s'applique si la somme des dépenses d'exploitation, hors impôts et taxes, constatées au titre des années 2021 à 2024, est inférieure à la somme des montants prévisionnels indexés, relatifs à ces mêmes années. Dans ce cas, et pour les activités effectivement menées à leur terme sur la période 2021-2024, le partage de la différence s'effectuerait à raison de 50 % – 50 % entre la RATP et IdFM. Pour les activités faisant l'objet de la convention 2021-2024 qui se poursuivraient dans le cadre de la convention pluriannuelle 2024-2029, la RATP et IdFM se sont entendues pour reporter l'application de cette clause au terme des dites activités.

⁹ La première reprise en gestion technique concernera l'ouverture de trois gares seules, en 2024 (Saint-Denis Pleyel, Orly et Institut Gustave Roussy). La reprise en gestion technique se poursuivra ensuite, notamment avec la ligne 15 sud (fin 2025) et le tronçon CEA-Massy-Palaiseau de la ligne 18.

¹⁰ Article 6 de la convention de préfiguration, telle que modifiée par l'avenant n° 1, signé le 12 décembre 2023.

18. Les prestations de la phase de préfiguration sont réparties entre six principales activités :
- la montée en puissance de l'activité industrielle¹¹ ;
 - le conventionnement et la régulation¹² ;
 - les missions transverses nécessaires à la performance globale¹³ ;
 - l'assistance maintenance et interfaces¹⁴ ;
 - la mise en place des moyens opérationnels¹⁵ ;
 - la passation de marchés en lien avec l'activité de gestion technique¹⁶.
19. La saisine est notamment marquée par les caractéristiques suivantes :
- l'absence de marge sur les charges courantes d'exploitation ;
 - l'absence de charges de capital, les investissements réalisés sur la période 2021-2024 étant financés en totalité sous forme de subventions d'investissement par IdFM ;
 - l'absence d'activités non régulées (et donc de mécanisme de rétrocession tel que prévu par l'article 4 précité du décret du 28 décembre 2020).

2. ANALYSE

20. Dès lors que les parties ont abouti à un accord, l'examen du projet de rémunération en cause par l'Autorité – qui joue un rôle de tiers de confiance – consiste pour l'essentiel à :
- (i) vérifier le respect des dispositions du droit dans le cadre de l'élaboration du projet de rémunération ;
 - (ii) s'assurer de l'absence d'erreur manifeste ;
 - (iii) identifier les éventuels effets négatifs, pour l'une des parties, résultant de l'existence d'asymétries d'information au bénéfice de l'autre partie ;
 - (iv) formuler, le cas échéant, des recommandations en vue d'améliorer les modalités d'élaboration de la rémunération régulée.
21. L'analyse, par l'Autorité, de la rémunération de l'activité de gestion technique du RTPGP de la RATP versée par IdFM pour la période 2021-2024 a porté sur :
- la vérification du périmètre de charges retenu pour l'activité de gestion technique du RTPGP **(2.1)** ;
 - la trajectoire des charges sur la période 2021-2024 **(2.2)** ;
 - l'indexation des charges du gestionnaire technique **(2.3)**.

¹¹ Cette activité consiste à définir tous les éléments techniques et organisationnels nécessaires à la phase opérationnelle de la gestion technique. Elle représente [50 – 60] % des charges d'exploitation sur la durée de la convention.

¹² Cette activité a trait à la rédaction des différentes conventions, à la mise en conformité avec le cadre réglementaire. Elle représente [10 – 15] % des charges d'exploitation sur la durée de la convention.

¹³ Cette activité concerne les activités dites « transverses » (contrôle de gestion, ressources humaines, communication) et compte pour [10 – 15] % des charges d'exploitation sur la durée de la convention.

¹⁴ Cette activité vise à définir et stabiliser les modalités de fonctionnement opérationnel aux interfaces entre tous les acteurs des lignes du RTPGP. Cette activité s'intensifie à l'approche des premières mises en service. Elle représente [10 – 15] % des charges d'exploitation sur les quatre années de la convention.

¹⁵ Cette activité concerne le recrutement et la formation des équipes de gestion technique. Représentant [6 – 8] % des dépenses d'exploitation prévisionnelles, elle n'est prévue qu'à partir de 2023 avec le personnel d'encadrement, puis le personnel requis pour les gares ouvertes seules en 2024 (Saint-Denis Pleyel, Orly et Institut Gustave Roussy).

¹⁶ Cette activité représente [4 – 6] % des charges d'exploitation sur la durée de la convention. En fonction de sa politique de sous-traitance, la RATP est amenée à acheter des prestations de maintenance pour la future gestion technique du RTPGP. La passation de marchés est réalisée en amont de la phase de préfiguration. En 2022 et 2023, cette activité concernait le marché de reprofilage du rail. En 2024, elle concerne les marchés de sous-traitance d'activités de maintenance et de formation.

2.1. Le périmètre de charges retenu pour l'activité de gestion technique est conforme aux dispositions légales et réglementaires

22. La RATP s'est appuyée sur les comptes séparés attestés par les commissaires aux comptes de l'activité de gestion technique du RTPGP afin d'établir le projet de rémunération.
23. L'instruction a mis en évidence que certaines prestations¹⁷, comprises dans le périmètre comptablement séparé de l'activité de gestion technique du RTPGP, sont financées par la SGP. Ces prestations, qui représentent de l'ordre de 1 à 2 millions d'euros par an, n'intègrent pas de marge et sont intégralement compensées.
24. Si ce financement s'effectue conformément au protocole de partenariat conclu le 8 février 2017 entre la SGP, la RATP et IdFM, il n'entre pas dans le périmètre de la rémunération versée par IdFM – et soumise à avis conforme de l'Autorité. En effet, aux termes des dispositions de l'article 3 du décret du 8 février 2019, la rémunération versée par IdFM pour l'exercice de la mission de gestion technique du RTPGP comprend les dépenses engagées par la RATP, « sans préjudice des stipulations des conventions conclues entre [la SGP, la RATP et IdFM] antérieurement à l'entrée en vigueur » dudit décret.
25. La RATP a par ailleurs précisé dans le cadre de l'instruction que ces prestations financées par la SGP n'auront pas vocation à perdurer et diminueront au fur et à mesure des reprises en gestion technique du RTPGP.
26. Le périmètre de charges retenu pour l'activité de gestion technique peut donc être accepté.

2.2. Les trajectoires de charges présentées par la RATP sur la période 2021-2024 peuvent être acceptées

2.2.1. Les charges présentées couvrent uniquement des charges d'exploitation, lesquelles ne sont grevées d'aucune marge

27. Comme cela a été relevé précédemment (cf. point 19), le projet relatif à la fixation de la rémunération de l'activité de gestion technique de la RATP pour la période de préfiguration 2021-2024 ne contient que des charges d'exploitation, les investissements étant intégralement financés par le biais d'une subvention versée par IdFM.
28. Par ailleurs, les charges d'exploitation ne font l'objet d'aucune marge, et n'incluent notamment pas – en dépit de la rédaction ambiguë de la convention de préfiguration sur ce point¹⁸ – de marge « au regard des risques assumés par la RATP dans la gestion technique des actifs détenus par la [SGP] », au sens de l'article 2 du décret du 28 décembre 2020 précité. Il résulte de l'instruction que cette absence de marge résulte d'un commun accord des parties, compte tenu de la spécificité de la période de préfiguration, qui se distingue de la reprise en gestion technique proprement dite.
29. L'Autorité prend acte de cette absence de marge en phase de préfiguration.

¹⁷ Il s'agit notamment de (i) la réalisation de visites et de l'observation d'essais de maintenabilité de biens appartenant à la SGP, (ii) l'accompagnement par la RATP au processus STPG (Sécurité Transport Public Guidé) et (iii) l'élaboration d'avis sur les livrables d'études soumis par la SGP.

¹⁸ L'article 8.2 de la convention de préfiguration, tel que modifiée par l'avenant n° 1 précité, dispose que la rémunération « R1 » des dépenses d'exploitation couvre « les charges réalisées (pour les années 2021 et 2022) ou prévisionnelles (pour les années 2023 et 2024) d'exploitation, hors impôts, taxes et versements assimilés et qui comprend également une marge appropriée au regard des risques assumés par le GI dans ses activités de préfiguration de la gestion technique des Biens GI ». Il résulte toutefois de l'instruction qu'en dépit de cette formulation, qui est une reprise de l'article 2 du décret, la RATP et IdFM ont exclu toute marge dans le calcul de la rémunération.

2.2.2. Le retard dans l'exécution de certaines prestations implique de veiller à prévenir tout risque de double compensation de charges avec la future convention 2024-2029

30. L'examen de la trajectoire des dépenses d'exploitation prévisionnelles met en évidence deux sous-périodes :
- une première période (années 2021-2022), au cours de laquelle les activités « missions transverses » et « assistance maintenance et interface » représentent plus de 60 % des dépenses d'exploitation et où les charges retenues pour élaborer la trajectoire de la rémunération sont issues des comptes séparés attestés des exercices correspondants ;
 - une seconde période (années 2023-2024), caractérisée par une montée en puissance industrielle dans la perspective des premières reprises en gestion technique des gares (Saint-Denis Pleyel, Orly, Institut Gustave Roussy) en 2024, et de la ligne 15 sud en 2025. Cette montée en puissance des activités s'accompagne d'une augmentation significative des dépenses.
31. Lors de l'instruction, l'Autorité a toutefois constaté l'existence d'un écart significatif entre, d'une part, les charges prévisionnelles 2023 de la convention de préfiguration et, d'autre part, les dépenses réelles telles qu'elles peuvent être estimées à fin novembre 2023.
32. Selon la RATP, cet écart s'explique par un retard de quelques mois dans la réalisation des activités de préfiguration prévues pour l'année 2023, lequel devrait être rattrapé en 2024. La RATP a par ailleurs indiqué que les dépenses de préfiguration devaient être considérées sur 2023 et 2024 de manière globale, et non année par année.
33. L'Autorité estime, dans ces conditions, qu'il importe que la RATP effectue un suivi strict des prestations réalisées et des montants associés dans le cadre de la convention 2021-2024, afin, d'une part, d'éviter toute double compensation de ces mêmes charges avec la future convention pluriannuelle 2024-2029 et, d'autre part, de correctement appliquer la clause de partage (cf. point 17).

2.2.3. L'indexation des charges d'exploitation n'appelle pas de remarque particulière, tant dans son principe que dans la méthode retenue

34. La trajectoire prévisionnelle des charges d'exploitation pour les années 2023 et 2024 est établie en euros constants et un mécanisme d'indexation annuelle de cette trajectoire, exposé dans la section 3.3 du dossier de saisine, est prévu. L'indice choisi par les deux parties est l'indice Syntec¹⁹.
35. S'agissant en premier lieu du principe d'indexation des charges, l'Autorité l'a précédemment admis dans son avis rendu sur la rémunération de l'activité de gestionnaire d'infrastructure de la RATP sur le réseau « historique »²⁰. L'analyse et les conclusions formulées à cette occasion sont transposables au cas présent dès lors que les textes encadrant la rémunération des activités de gestion technique du RTPGP et de gestion de l'infrastructure du réseau « historique » sont identiques²¹.

¹⁹ Il s'agit d'un indice salarial créé en 1961 reconnu par le ministère de l'Economie en 1974 et calculé par la fédération Syntec. Il permet de mesurer le coût de la main d'œuvre principalement intellectuelle. L'application de cette indexation intervient au moment de la facture annuelle de régularisation et la valeur de l'indice retenue est celle du mois de décembre de l'année concernée par la révision.

²⁰ Cf. Avis n° 2021-039 du 29 juillet 2021 susvisé.

²¹ Si le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 ne mentionne aucun mécanisme d'indexation des charges, ce dernier est évoqué par le I de l'article L. 2142-17 du code des transports (applicable au réseau « historique »), auquel renvoie le II du même article (applicable au RTPGP). Dans son avis précité du 29 juillet 2021, l'Autorité avait relevé que « 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 » (point 35).

36. S'agissant en second lieu de la méthode, dans la mesure où les charges prévisionnelles relatives à la gestion technique du RTPGP en phase de préfiguration concernent majoritairement des activités liées à la montée en puissance de l'activité industrielle et où ces activités ont trait (i) à la rédaction de documents techniques liés à la sécurité, aux systèmes d'information, à l'homologation, à la préparation à la certification, aux règles de maintenance, (ii) à la mise en place d'une ingénierie de formation et (iii) à la préparation relative à la maintenance des futures gares, ces activités peuvent être considérées comme étant de nature intellectuelle. À cet égard et dans le contexte de la phase de préfiguration, le choix de recourir à un indice salarial mesurant le coût de la main d'œuvre principalement intellectuelle n'appelle pas de remarque particulière.
37. Dans ces conditions, la proposition d'indexation des charges, et plus particulièrement l'utilisation de l'indice Syntec qui résulte d'un accord entre la RATP et IdFM, peut, en l'espèce, être acceptée.

2.2.4. Un suivi précis des charges afférentes aux missions de gestionnaire technique doit être mis en place par la RATP dans ses comptes

38. Compte tenu du retard pris dans la réalisation de certaines prestations de la phase de préfiguration, l'Autorité recommande à la RATP d'effectuer un suivi précis de l'ensemble des charges afférentes dans ses comptes, notamment afin (i) d'éviter toute double compensation de ces mêmes charges avec la future convention pluriannuelle 2024-2029 et (ii) de correctement appliquer la clause de partage.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
1	Effectuer un suivi précis dans les comptes de la RATP de l'ensemble des charges afférentes à la phase de préfiguration.	RATP	Court terme

ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'Autorité émet un avis favorable sur la rémunération de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris de la RATP versée par Île-de-France Mobilités pour la période de préfiguration 2021-2024.

*

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 8 février 2024.

***Présents : Monsieur Thierry Guimbaud, président ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.***

Le Président,

Thierry Guimbaud

ANNEXE
RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

Point de l'avis	N°	Recommandation	Acteur	Horizon
38	1	Effectuer un suivi précis dans les comptes de la RATP de l'ensemble des charges afférentes à la phase de préfiguration.	RATP	Court terme