

Avis n° 2026-070 du 23 juillet 2026

relatif aux modifications apportées par voie d'avenants à la rémunération de l'activité du gestionnaire technique (GT) du réseau de transport public du Grand Paris de la RATP pour la période 2024-2029, notamment dans le cadre de la reprise en gestion technique de la ligne 18

L'essentiel

La RATP assure la mission de gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP). Cette activité donne lieu au versement d'une rémunération par Île-de-France Mobilités (IdFM), dans le cadre d'une convention pluriannuelle conclue entre les deux parties.

Le 3 octobre 2024, l'Autorité a émis un avis favorable sur la rémunération de cette activité pour la période 2024-2029. Celle-ci couvrirait, d'une part, les activités de préfiguration menées entre 2025 et 2029 afin de préparer la reprise en gestion technique des futurs ouvrages du RTPGP et, d'autre part, les activités de gestion technique des premiers ouvrages confiés à la RATP, correspondant à trois premières gares mises en service.

Le 30 septembre 2026, la RATP doit reprendre en gestion technique le tronçon Massy-Palaiseau – Christ-de-Saclay de la ligne 18, premier tronçon de ligne du RTPGP à lui être confiée, sans que la RATP et IdFM soient parvenues à un accord sur l'ensemble de la rémunération associée à cette reprise. Dans ce contexte, l'Autorité a été saisie par la RATP de deux avenants modifiant la rémunération de l'activité de gestion technique.

L'Autorité considère que les modifications prévues par le premier avenant, qui actualise le périmètre des biens repris en gestion technique dans les trois premières gares mises en service, n'appellent pas d'observation de sa part.

En revanche, l'Autorité estime que la rémunération proposée pour les années 2026 et 2027 au titre de la reprise en gestion technique de la ligne 18, détaillées dans le cadre du deuxième avenant sur laquelle elle est saisie, ne peut être approuvée en l'état :

- d'une part, le projet repose sur des hypothèses devenues obsolètes : la reprise en gestion technique, initialement prévue le 1^{er} août 2026 au moment de la saisine, a été reportée au 30 septembre 2026 ;
 - d'autre part, l'Autorité relève que la méthodologie retenue par la RATP ne permet pas de démontrer que les coûts de structure intégrés à la rémunération correspondent uniquement aux coûts supplémentaires directement induits par le développement de l'activité de gestion technique.
-

Dans ces conditions, l'Autorité demande à la RATP :

- de lui soumettre un nouveau projet de rémunération fondé sur une trajectoire financière actualisée ;
- d'établir une méthodologie transparente garantissant que seuls les coûts marginaux sont pris en compte dans la refacturation des coûts de structure, afin d'éviter tout risque de double financement de charges déjà couvertes par d'autres conventions conclues avec IdFM.

Par ailleurs, l'Autorité demande que toute future saisine portant sur une modification de la rémunération soit systématiquement accompagnée du projet d'avenant correspondant, qu'il ait ou non fait l'objet d'un accord entre les parties, afin de lui permettre d'examiner le cadre contractuel dans lequel s'inscrit la rémunération proposée dès lors que celle-ci intègre les risques de toute nature qui s'y attachent.

Enfin, l'Autorité recommande aux parties d'examiner l'opportunité de mettre en place, pendant les premières années de reprise en gestion technique, un dispositif transitoire prévoyant un partage des écarts entre les coûts prévisionnels et les coûts effectivement constatés. Un tel mécanisme permettrait de mieux tenir compte des incertitudes liées au démarrage de cette nouvelle activité. Elle recommande également de renforcer progressivement le dispositif de suivi de la performance du gestionnaire technique en associant, à terme, des incitations financières aux indicateurs de qualité de service.

Au final, l'Autorité émet :

- un avis favorable sur les modifications apportées à la rémunération de l'activité de gestion technique du RTPGP de la RATP pour la période 2024-2029, qui résultent de l'avenant n° 2 ; mais
- un avis défavorable sur les modifications proposées pour les années 2026 et 2027, qui résultent du projet d'avenant n° 4.

Ainsi, l'Autorité invite la RATP à poursuivre ses échanges avec IdFM et à la saisir, dans les meilleurs délais, d'un nouveau projet de rémunération de son activité de gestion technique du RTPGP, prenant en compte les demandes et recommandations formulées dans le présent avis.

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 par la Régie Autonome des Transports Parisiens (ci-après, « RATP »), par courriel reçu en date du 13 mai 2026, la saisine ayant été déclarée complète par le service de la procédure de l'Autorité à la même date ;

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° 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° 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 RATP versée par Île-de-France Mobilités (ci-après, « IdFM ») pour la période de préfiguration 2021-2024 ;

Vu la décision n° 2024-024 du 28 mars 2024 portant fixation du montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle versée par IdFM à la RATP au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris pour l'année 2024 ;

Vu l'avis n° 2024-063 du 3 octobre 2024 relatif à la fixation de la rémunération de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris de la RATP versée par IdFM pour la période 2024-2029 ;

Vu la consultation d'IdFM effectuée par courriel en date du 22 mai 2026 ;

Vu les réponses d'IdFM adressées par courriel à l'Autorité en date du 8 juin 2026 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, le 11 juin 2026, les représentants d'IdFM, puis, le 16 juin 2026, les représentants de la RATP ;

Le collège en ayant délibéré le 23 juillet 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte et cadre juridique	5
1.1. L'Autorité émet un avis conforme sur la rémunération versée par IdFM à la RATP au titre de sa mission de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris ...	5
1.2. Le désaccord partiel entre les parties sur le projet de rémunération, soumis à l'occasion de la première reprise en gestion technique d'une ligne du RTPGP, conduit l'Autorité à exercer un office renforcé.....	6
1.2.1. La présente saisine porte sur un projet de rémunération résultant de deux avenants, dont l'un, relatif à la première reprise en gestion technique d'un tronçon de la ligne 18 du RTPGP, n'a pas recueilli l'accord d'IdFM	6
1.2.2. L'office de l'Autorité diffère selon que les parties sont, ou non, parvenues à un accord sur le projet de rémunération.....	8
1.2.3. Les reprises successives des tronçons du RTPGP conduiront l'Autorité à se prononcer à un rythme soutenu dans les années à venir	9
2. Analyse	9
2.1. Les modifications apportées à la rémunération initiale par l'avenant n° 2 n'appellent pas d'observation de la part de l'Autorité.....	9
2.2. Le projet de rémunération de la gestion technique de la ligne 18 repose sur des hypothèses qui restent à consolider.....	10
2.2.1. La transmission systématique du projet d'avenant est nécessaire à l'exercice d'un contrôle effectif de la rémunération.....	10
2.2.2. Le projet de rémunération soumis à l'Autorité doit être revu pour tenir compte des conséquences du report de la reprise en gestion technique de la ligne 18.....	11
2.2.3. La méthodologie retenue par la RATP ne permet pas de s'assurer que seuls des coûts de structure marginaux sont intégrés à la rémunération de l'activité de gestion technique	12
2.2.4. Le mécanisme de rémunération pourrait être adapté aux incertitudes propres à la première reprise en gestion technique.....	13
2.3. Un dispositif d'incitation à la performance du gestionnaire technique doit être défini dès les premières reprises en gestion technique de lignes	15

1. Contexte et cadre juridique

1.1.L'Autorité émet un avis conforme sur la rémunération versée par IdFM 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'ouvrage¹, 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 loi².
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 RATP³ – notamment de celles d'opérateur de transport et de gestionnaire d'infrastructure du réseau dit « historique »⁴ – s'exerce dans les conditions prévues à l'article L. 2142-3 du code des transports⁵.
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 Île-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. Afin d'exercer ces missions, la RATP est rémunérée par 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 article)⁶.

¹ En application 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.

² Cet article vise les projets de création ou d'extension d'infrastructures du réseau métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, prévoyant au moins une correspondance avec le RTPGP, et pour lesquelles la Société des grands projets a été désignée maître d'ouvrage, c'est-à-dire, la ligne 15 Est du RTPGP.

³ Article L. 2142-16 du code des transports.

⁴ 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).

⁵ 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.

⁶ Voir également l'article 3 du décret n° 2019-87 du 8 février 2019 susvisé et l'article 1^{er} du décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 susvisé.

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. En vertu du III de l'article 10 du décret n° 2020-1752 susvisé, l'Autorité est saisie au moins six mois avant la date d'entrée en vigueur envisagée lorsqu'une modification apportée à la convention pluriannuelle a pour objet principal la reprise en gestion technique d'une partie du RTPGP. En cas de modification de la convention pluriannuelle avant son échéance n'ayant pas pour objet principal une telle reprise, la rémunération de la RATP résultant de ces modifications est également soumise pour avis conforme à l'Autorité « *lors du plus proche renouvellement de la convention* », conformément à l'article 9 du décret n° 2020-1752 susvisé. Enfin, le I de l'article 8 du décret n° 2020-1752 susvisé prévoit que l'Autorité rend son avis dans un délai de quatre mois à compter de sa saisine, après consultation d'IdFM.

1.2. Le désaccord partiel entre les parties sur le projet de rémunération, soumis à l'occasion de la première reprise en gestion technique d'une ligne du RTPGP, conduit l'Autorité à exercer un office renforcé

1.2.1. La présente saisine porte sur un projet de rémunération résultant de deux avenants, dont l'un, relatif à la première reprise en gestion technique d'un tronçon de la ligne 18 du RTPGP, n'a pas recueilli l'accord d'IdFM

8. Depuis 2024, l'Autorité s'est prononcée à plusieurs reprises sur la rémunération de l'activité de gestion technique du RTPGP.
9. Elle a, d'abord, émis un avis conforme⁷ sur le projet de rémunération couvrant la période 2021-2024, dite de « *préfiguration* », couvrant les dépenses engagées par la RATP et nécessaires à la préparation de l'exercice de sa mission de gestionnaire technique, antérieurement à la réception des ouvrages du RTPGP.
10. Elle a, ensuite, émis un avis conforme⁸ sur le projet de rémunération couvrant, d'une part, les activités de « *préfiguration* » pour la période 2025-2029 et, d'autre part, les activités de gestion technique proprement dites des premiers ouvrages⁹ constitutifs du RTPGP pour la période 2024-2029 (ci-après, la « *rémunération initiale* »).
11. La présente saisine porte sur le projet de rémunération soumis à l'Autorité résultant de deux avenants modifiant la convention pluriannuelle, dont l'un est relatif à la première reprise en gestion technique d'un tronçon de la ligne 18¹⁰. La date de cette reprise, initialement fixée au 1^{er} août 2026, a été reportée, postérieurement à la saisine, au 30 septembre 2026 en raison du report de la date de mise en service de ce tronçon annoncé par la Société des grands projets (ci-après, la « *SGP* »)¹¹.

⁷ Avis n° 2024-012 du 28 mars 2024 susvisé.

⁸ Avis n° 2024-063 du 3 octobre 2024 susvisé.

⁹ À savoir, à ce jour, trois gares ouvertes – Aéroport d'Orly (ORY), Saint-Denis Pleyel (SDP) et Villejuif – Institut Gustave Roussy (VGR) respectivement reprises en gestion technique les 29 mars, 1^{er} mai et 1^{er} octobre 2024. Le prolongement de la ligne 14, qui a été mis en service en juin 2024, relève quant à lui du périmètre comptable de la mission de la RATP de gestionnaire d'infrastructure du réseau métropolitain « *historique* » (lignes 1 à 14 de ce réseau et leurs prolongements à venir), en application du deuxième alinéa de l'article L. 2142-16 du code des transports.

¹⁰ Il s'agit du tronçon entre les gares de Massy-Palaiseau et Christ-de-Saclay, la ligne 18 devant être prolongée entre Massy-Palaiseau et l'aéroport d'Orly en 2027, puis entre Christ-de-Saclay et Versailles-Chantiers en 2030.

¹¹ Voir, à ce titre, le communiqué de presse de la SGP en date du 25 juin 2026 (https://media-mediatheque.sgp.fr/pm_12814_337_337401-ywx1cwmyr.pdf).

12. Ces deux avenants résultent d'une négociation entre la RATP et IdFM. Si le premier a été approuvé par les instances dirigeantes des deux parties, le second n'a, en revanche, pu l'être, les parties n'étant pas parvenues à un accord :

- l'avenant n° 2 modifie la trajectoire de la rémunération initiale afin de tenir compte de la modification du périmètre des biens repris en gestion technique dans le cadre des trois premières gares ouvertes du RTPGP. Il a été approuvé par les conseils d'administration d'IdFM et de la RATP le 9 juillet 2025, entérinant ainsi la mise à jour de la trajectoire financière de la convention pluriannuelle pour chaque année de la période 2024-2029 ;
- le projet d'avenant n° 4 modifie la convention pluriannuelle afin d'intégrer la reprise en gestion technique du tronçon Massy-Palaiseau – Christ-de-Saclay de la ligne 18, premier tronçon de ligne repris en gestion technique par la RATP. Cet avenant, qui a fait l'objet de plusieurs mois de discussions, n'a pas permis d'aboutir à un accord sur l'ensemble des coûts composant la trajectoire proposée par la RATP, notamment les coûts « *environnement salarié* »¹² relatifs aux prestations de service d'environnement du salarié assurées par les directions du siège de la RATP ainsi que les coûts « *corporate* »¹³ relatifs aux frais de siège, représentant au total environ 6 % de la rémunération proposée pour les exercices 2026 et 2027. Dans ces conditions, compte tenu de l'approche de la date de reprise en gestion technique et comme le permet le cadre juridique, la RATP a saisi l'Autorité d'un projet de rémunération n'ayant pas recueilli l'accord d'IdFM sur l'ensemble de ses composantes, et portant sur une trajectoire limitée aux seules années 2026 et 2027. La rémunération devrait ainsi faire l'objet d'une modification ultérieure, par voie d'avenant, afin d'intégrer également les conséquences de la reprise en gestion technique du tronçon susmentionné de la ligne 18 pour les années 2028 et 2029.

13. Deux autres avenants à la convention pluriannuelle ont, par ailleurs, été conclus par les parties. Le 22 janvier 2025, les parties ont signé l'avenant n° 1 et, le 13 février 2026, elles sont parvenues à un accord sur l'avenant n° 3, dont la signature est en cours. Ces avenants, qui portent respectivement sur une modification des responsabilités de la RATP à l'égard des biens qui lui sont confiés en gestion technique et sur un ajustement du calendrier de la trajectoire des dépenses d'investissement financées par IdFM sous forme de subventions, sont sans incidence sur la rémunération initiale et sont, dès lors, exclus de la présente analyse.

14. Le projet de rémunération ainsi soumis à l'Autorité demeure caractérisé par :

- l'intégration d'une « *marge appropriée au regard des risques assumés par la RATP dans la gestion technique des actifs détenus par la [SGP]* », en application de l'article 2 du décret n° 2020-1752 susvisé, réduite à [2 – 4] %¹⁴ pour les années 2026 et 2027 ;
- l'absence de charges de capital, les investissements réalisés sur la période 2024-2029 étant financés en totalité sous forme de subventions d'investissement par IdFM ; et
- l'absence d'activités non régulées.

¹² Il s'agit « des prestations de service assurées par certaines directions centrales comme l'assurance sociale, la médecine du travail, la dispense de formations, la réalisation du recrutement, la mise à disposition et entretien des espaces de travail, les services informatiques, les achats généraux, la gestion des stocks mutualisés et des approvisionnements, la gestion des véhicules de service, l'expertise juridique, [la] communication interne prestée... », selon la RATP en réponse à une mesure d'instruction.

¹³ Ces frais visent à financer plusieurs « services rendus à toutes les entités du Groupe par les équipes en central sur des fonctions « régaliennes » et transversales assurées par un siège d'entreprise comme la RATP, exerçant des missions de service public dans le domaine des transports, soumise par ailleurs à de nombreuses obligations légales et réglementaires (statut du personnel, conformité, RGPD, cybersécurité, régulation, etc.) », selon la RATP en réponse à une mesure d'instruction.

¹⁴ Dans le cadre de la rémunération initiale, les parties avaient retenu une « *marge appropriée* » s'élevant à [4 – 6] %, appliquée aux charges de gestion technique.

15. L'évolution de cette rémunération peut être synthétisée comme suit :

En M€ 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Rémunération initiale approuvée par l'Autorité	2,38	33,78	33,60	5,37	12,56	13,81
Rémunération modifiée par l'avenant n° 2	2,39 <i>+ 0,02</i>	40,05 <i>+ 6,27</i>	38,90 <i>+ 5,30</i>	10,77 <i>+ 5,40</i>	17,96 <i>+ 5,40</i>	19,08 <i>+ 5,27</i>
Rémunération modifiée par le projet d'avenant n° 4 ¹⁵	-	-	50,07 <i>+ 16,47</i>	65,59 <i>+ 60,21</i>	-	-

Tableau 1 : Projet de rémunération de la RATP, au titre de ses missions de gestionnaire technique du RTPGP, pour la période 2026-2027 et comparaison avec la trajectoire validée en 2024 (en italique bleu)¹⁶

1.2.2. L'office de l'Autorité diffère selon que les parties sont, ou non, parvenues à un accord sur le projet de rémunération

16. Dès lors que les parties sont parvenues à un accord sur le projet de rémunération – en l'espèce, s'agissant de l'avenant n° 2 – l'Autorité intervient en qualité de tiers de confiance. Dans ce cadre, l'examen de la rémunération consiste à :

- vérifier le respect des dispositions du droit applicable dans le cadre de son élaboration ;
- s'assurer de l'absence d'erreur manifeste dans son calcul ;
- identifier l'existence d'éventuels effets négatifs, pour l'une des parties, résultant de l'existence d'asymétries d'information au bénéfice de l'autre partie.

17. L'Autorité peut également formuler, le cas échéant, des recommandations destinées à améliorer les modalités d'élaboration de la rémunération régulée.

18. En revanche, en l'absence d'accord des parties sur tout ou partie du projet de rémunération – ce qui est le cas, en l'espèce, de la trajectoire proposée au titre du projet d'avenant n° 4 – l'Autorité exerce également un contrôle renforcé sur les postes demeurés en discussion. En particulier, elle apprécie, pour chacun d'eux, les hypothèses retenues par la RATP au regard des observations formulées par IdFM dans le cadre de la consultation prévue par l'article 8 du décret n° 2020-1752 susvisé.

19. À l'issue de son instruction, l'Autorité :

- soit, approuve la proposition de rémunération soumise par la RATP ;
- soit, lorsqu'il s'agit d'une première saisine, émet un avis défavorable sur cette proposition, en raison des choix retenus par la RATP pour son élaboration¹⁷. Elle indique alors, dans cet avis, les éléments à prendre en compte pour fixer cette rémunération. En application du I de l'article 8 du décret n° 2020-1752 susvisé, la RATP soumet, « dans les meilleurs délais », une nouvelle proposition de rémunération à l'Autorité, sur laquelle celle-ci se prononce par un nouvel avis dans un délai de trois mois, le cas échéant après consultation d'IdFM.

¹⁵ Le projet d'avenant n° 4 a vocation à se substituer à l'avenant n° 2 pour les années 2026 et 2027 : le surcoût marginal lié à la reprise en gestion de la ligne 18 s'établit en réalité à +11,27 M€ en 2026 et +54,82 M€ en 2027 par rapport à l'avenant n° 2.

¹⁶ L'année de base 2024 est une année « normative » construite par la RATP à partir des comptes séparés attestés de l'année 2024, après, notamment, neutralisation des éléments exceptionnels, tels que les effets liés aux Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024.

¹⁷ Aux termes du I de l'article 8 du décret n° 2020-1752 susvisé, si l'Autorité « émet un avis défavorable à la proposition de rémunération soumise par la RATP en raison des choix retenus par celle-ci, en l'absence d'accord avec [IdFM], sur la trajectoire

1.2.3. Les reprises successives des tronçons du RTPGP conduiront l'Autorité à se prononcer à un rythme soutenu dans les années à venir

20. Les reprises en gestion technique des ouvrages des autres lignes du RTPGP, qui interviendront au cours de la période 2024-2029, donneront lieu à des modifications successives de la rémunération, soumises à l'avis conforme de l'Autorité au fur et à mesure de leur mise en œuvre.
21. Ces reprises sont appelées à s'intensifier dans les années à venir : la SGP a publié, en janvier 2026, un calendrier des mises en service des différents tronçons du RTPGP, qu'elle a modifié le 25 juin 2026 s'agissant du premier tronçon de la ligne 18 et de la ligne 15 Sud, dont les mises en service ont été reportées, respectivement, au 30 novembre 2026 et à l'automne 2027. Selon ce calendrier, sept reprises de lignes en gestion technique par la RATP devraient ainsi intervenir au cours de la période 2024-2029, nécessitant à chaque fois la conclusion d'un avenant à la convention pluriannuelle.

2. Analyse

2.1. Les modifications apportées à la rémunération initiale par l'avenant n° 2 n'appellent pas d'observation de la part de l'Autorité

22. L'avenant n° 2 modifie, par rapport à la convention pluriannuelle initiale, le périmètre des biens repris en gestion technique par la RATP au sein des trois premières gares ouvertes. Cet avenant, qui a fait l'objet d'un accord entre les parties, étend ce périmètre à de nouveaux biens et équipements, répartis en deux catégories :
- d'une part, des équipements techniques des trois premières gares ouvertes, comprenant les équipements d'alimentation en éclairage et force, les locaux techniques dédiés au contrôle d'accès, à la sécurité incendie, à la vidéosurveillance et à la climatisation, ainsi que les équipements de relevage des eaux ; et
 - d'autre part, de nouveaux systèmes d'exploitation mis en service depuis la signature de la convention initiale, ainsi que les systèmes de supervision de l'énergie et de sécurité des gares d'Orly, de Saint-Denis-Pleyel et de Villejuif – Institut Gustave-Roussy.
23. L'élargissement de ce périmètre a conduit à une évolution des activités de maintenance prises en charge par le gestionnaire technique et, par conséquent, de sa rémunération. Ces activités supplémentaires relèvent principalement de la maintenance préventive des nouveaux systèmes d'exploitation, qu'il s'agisse de la maintenance du réseau multiservice et des serveurs centraux, sous-traitée aux titulaires ayant conçu ces systèmes, ou de la surveillance à pied d'œuvre des systèmes de supervision énergie et de sécurité des trois gares concernées.

de charges nettes d'exploitation courante, de dépenses d'investissement et de dotations aux amortissements correspondantes mentionnée au 1° du III de l'article 7, elle indique dans cet avis les éléments à prendre en compte pour fixer cette rémunération ».

24. Ainsi, la rémunération des activités de « *préfiguration* » sur la période 2025-2029, approuvée par l'Autorité, reste inchangée : l'avenant se borne à étendre le périmètre des biens effectivement repris en gestion technique au sein des trois gares ouvertes, sans incidence sur les dépenses de préparation à l'exercice de cette mission, antérieures à la réception des ouvrages. Seule la rémunération des activités de gestion technique proprement dites est modifiée pour la période 2024-2029. À ce titre, l'avenant n° 2 entraîne une hausse de 27,7 M€₂₀₂₃ sur l'ensemble de cette période.
25. Les modifications apportées par l'avenant n° 2 à la rémunération de l'activité du gestionnaire technique du RTPGP de la RATP pour la période 2024-2029 n'appellent pas d'observation de la part de l'Autorité.
26. Il convient toutefois de préciser que la rémunération prévue par l'avenant n° 4 a vocation à se substituer, pour les années 2026 et 2027, à celle résultant de la convention initiale telle que modifiée par l'avenant n° 2.

2.2. Le projet de rémunération de la gestion technique de la ligne 18 repose sur des hypothèses qui restent à consolider

2.2.1. La transmission systématique du projet d'avenant est nécessaire à l'exercice d'un contrôle effectif de la rémunération

27. À titre liminaire, la RATP n'a pas été en mesure de transmettre, durant l'instruction, le projet d'avenant n° 4 correspondant à la nouvelle version de la convention conclue avec IdFM intégrant la rémunération modifiée par la reprise en gestion technique du premier tronçon de la ligne 18. La RATP a indiqué qu'il n'existait pas, à ce stade, de projet d'avenant stabilisé établi par les parties, compte tenu de l'absence d'accord sur la trajectoire financière, et s'est engagée à le transmettre dès qu'il serait disponible. À défaut, elle a communiqué, au cours de l'instruction, un tableau sommaire recensant les articles de la convention devant être modifiés et l'objet principal des modifications envisagées.
28. L'Autorité observe que, lorsqu'elle émet un avis conforme sur le projet de rémunération de l'activité de gestion technique du RTPGP en application de l'article L. 2142-17 du code des transports et que cet avis intervient en l'absence d'accord entre la RATP et IdFM, le III de l'article 7 du décret n° 2020-1752 susvisé prévoit que la RATP joint au dossier de saisine « *tous éléments de nature à [...] justifier le montant* » de la rémunération envisagée.
29. Dans ce cadre, l'Autorité considère que le projet d'avenant n° 4 intégrant la reprise en gestion technique du premier tronçon de la ligne 18 participe de cette justification :
- d'une part, il lui apparaît nécessaire, aux fins de l'exhaustivité de son examen, de disposer du cadre contractuel dans lequel s'inscrit le projet de rémunération soumis à son avis, certaines stipulations d'un avenant étant susceptibles d'avoir une incidence sur l'évolution de la rémunération ou sur ses modalités d'application, notamment au titre des clauses de partage des risques ; et
 - d'autre part, dès lors que, comme mentionné au point 14, l'article 2 du décret n° 2020-1752 susvisé prévoit que les charges courantes d'exploitation comprennent une « *marge appropriée* » au regard des risques assumés par la RATP dans la gestion technique des actifs du RTPGP, les stipulations contractuelles sont de nature à éclairer l'Autorité sur l'étendue des risques effectivement assumés par le gestionnaire technique et, partant, sur le caractère approprié de cette marge.
30. En l'espèce, le tableau transmis par la RATP ne présente pas un niveau de détail suffisant pour permettre d'apprécier pleinement l'environnement contractuel associé au projet de rémunération.

31. Dans ces conditions, l'Autorité demande à la RATP de joindre systématiquement, pour toute prochaine saisine portant sur une modification de la rémunération de l'activité de gestion technique du RTPGP, le projet d'avenant correspondant, qu'il ait ou non fait l'objet d'un accord avec IdFM. En l'absence d'accord, ce projet d'avenant pourra utilement identifier les stipulations demeurant en discussion entre les parties.

N°	Demande	Échéance	Destinataire(s)
1	Joindre systématiquement, à l'occasion de toute saisine de l'Autorité sur un projet de rémunération, le projet d'avenant correspondant, qu'il ait ou non fait l'objet d'un accord avec IdFM	Prochaine saisine	RATP

2.2.2. Le projet de rémunération soumis à l'Autorité doit être revu pour tenir compte des conséquences du report de la reprise en gestion technique de la ligne 18

32. Le projet de rémunération soumis à l'Autorité par la RATP repose sur des hypothèses de reprise en gestion technique qui ont évolué au cours de l'instruction. La trajectoire proposée par la RATP a, en effet, été construite sur l'hypothèse d'une reprise en gestion technique du premier tronçon de la ligne 18 au 1^{er} août 2026.
33. Or, comme mentionné au point 11, la SGP a annoncé un report de deux mois de cette reprise, désormais fixée au 30 septembre 2026. En cours d'instruction, la RATP a indiqué que ce report aurait un impact, *a priori* limité, sur la rémunération proposée¹⁸, et que des travaux étaient en cours avec IdFM pour en arrêter les conséquences.
34. Il résulte de ce qui précède que, compte tenu du report susmentionné, le projet de rémunération soumis à l'Autorité ne reflète plus les charges qu'elle devrait effectivement supporter au titre de la reprise en gestion technique. **L'Autorité n'est, dès lors, pas en mesure de l'approuver, et demande à la RATP de la saisir d'un nouveau projet de rémunération, assis sur des hypothèses de reprise à jour.**

N°	Demande	Échéance	Destinataire(s)
2	Saisir l'Autorité d'un nouveau projet de rémunération au titre de la reprise en gestion technique de la ligne 18, tenant compte de la nouvelle date de reprise en gestion technique.	Prochaine saisine	RATP

35. L'Autorité a néanmoins examiné, dans la perspective de la nouvelle saisine attendue de la RATP, les points de désaccord relatifs aux postes de coûts de structure précités (cf. section 2.2.3), le niveau de la marge appropriée retenu par les parties (cf. section 2.2.4) et les mécanismes envisagés en matière d'incitation à la qualité de service (cf. section 2.3).

¹⁸ Au cours de l'instruction, la RATP a confirmé que la modification du calendrier de mise en service des lignes du RTPGP aurait un impact, *a priori* limité, sur les exercices 2026 et 2027, certaines charges incluses dans la trajectoire proposée au titre du projet d'avenant n° 4 étant mutualisées entre plusieurs lignes.

2.2.3. La méthodologie retenue par la RATP ne permet pas de s'assurer que seuls des coûts de structure marginaux sont intégrés à la rémunération de l'activité de gestion technique

36. Les coûts prévisionnels des facturations internes entre l'entité en charge de l'activité du gestionnaire technique du RTPGP (ci-après, « RATP GT ») et les autres entités de l'EPIC RATP ont constitué un point de désaccord entre IdFM et la RATP, comme mentionné au point 12. En effet, IdFM considère que les coûts « *environnement salarié* » et les coûts « *corporate* » (ci-après, les « coûts de structure ») correspondent à des coûts déjà couverts par IdFM, notamment dans le cadre de la convention pluriannuelle 2025-2029 portant à la fois sur l'exploitation et la gestion de l'infrastructure du réseau dit « *historique* »¹⁹.
37. Dans sa décision d'approbation des règles de séparation comptable de l'EPIC RATP²⁰, l'Autorité s'est prononcée sur les modalités de facturation interne entre entités comptablement séparées²¹. Elle a notamment recommandé que « *[les protocoles régissant les relations financières entre activités comptablement séparées] respectent le formalisme que pourraient avoir les activités comptablement séparées si elles contractaient avec un tiers externe, en détaillant les parties prenantes (activité vendeuse/activité acheteuse), la durée du protocole, la nature de la prestation, la valorisation détaillée de celle-ci et le mode d'évaluation des montants concernés, ainsi que les modalités de contrôle de la réalité de la prestation et de son coût par l'acheteur* »²².
38. L'Autorité souligne que la question de l'allocation des coûts de structure entre entités de l'EPIC RATP au titre de la séparation comptable, d'une part, et celle de l'établissement de la rémunération de RATP GT, d'autre part, relèvent de logiques distinctes qu'il convient de ne pas confondre. La première répartit l'intégralité des charges de structure entre les activités comptablement séparées, selon une logique de coûts complets et au moyen de clés d'allocation. La seconde ne retient que les charges propres à l'activité de gestion technique qui ne sont pas déjà couvertes par une rémunération versée par IdFM à une autre entité de l'EPIC RATP.
39. Dans le cadre de la montée en charge de l'activité de gestion technique sur le RTPGP, et en l'absence de renégociation de ces conventions, l'Autorité considère en conséquence que seule la composante nette des coûts de structure alloués à RATP GT – après déduction des produits déjà perçus à ce titre par les autres entités – doit être prise en compte dans sa rémunération. Toute prise en compte au-delà de cette composante nette conduirait IdFM à financer deux fois les mêmes charges.
40. Or, les éléments justificatifs fournis par la RATP au cours de l'instruction n'ont pas permis à l'Autorité de vérifier que les coûts de structure intégrés au projet de rémunération correspondaient effectivement à cette composante nette.
41. Premièrement, s'agissant des coûts « *environnement salarié* », la RATP a communiqué en cours d'instruction les hypothèses (unités d'œuvre – en particulier des équivalents temps plein – et coûts unitaires pour les principaux postes de coûts) permettant d'en apprécier le niveau. Ces éléments appellent toutefois deux réserves : d'une part, les hypothèses d'équivalents temps plein n'apparaissent pas pleinement cohérentes entre les différents documents transmis ; d'autre part, les hypothèses de coûts unitaires ne sont pas suffisamment justifiées.

¹⁹ La mission de gestion de l'infrastructure du réseau dit « *historique* » 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 RATP.

²⁰ Décision n° 2021-012 du 11 février 2021 susvisée.

²¹ Pour rappel, ces entités comptablement séparées exercent les activités (i) d'opérateur de transport, (ii) de gestionnaire de l'infrastructure du réseau historique, (iii) de gestionnaire technique du RTPGP, (iv) de sûreté et (v) de siège.

²² Décision n° 2021-012 du 11 février 2021 susvisée, point 56.

42. Deuxièmement, s'agissant des coûts « *corporate* », 47 % d'entre eux correspondent à des coûts de gouvernance pour lesquels la RATP n'a fourni ni clé d'allocation, ni justification de la hausse des coûts de l'EPIC RATP en lien avec la montée en charge de l'activité de RATP GT.
43. En conséquence, sans que soient remis en cause ni la légitimité des missions couvertes par les coûts de structure, ni le bien-fondé de leur répartition aux coûts complets au titre de la séparation comptable, l'Autorité constate que la méthodologie retenue par la RATP ne permet pas de s'assurer que seule leur composante nette des produits déjà perçus — équivalente au coût marginal — est intégrée à la rémunération de RATP GT.
44. L'Autorité demande à la RATP d'établir une méthodologie transparente permettant de garantir que la rémunération versée par IdFM à RATP GT n'intègre, au titre des coûts de structure, que le montant net des produits déjà perçus par les entités de l'EPIC RATP au titre des conventions existantes couvrant ces mêmes charges. À cette fin, la méthodologie pourrait notamment :
- Identifier, poste par poste, les coûts de structure allouées à RATP GT ;
 - s'agissant des coûts « *environnement salarié* », justifier les hypothèses d'unités d'œuvres de RATP GT et des coûts unitaires supportés par les entités de l'EPIC RATP ;
 - s'agissant des coûts « *corporate* », justifier les hypothèses de coûts supportés par les entités de l'EPIC RATP, ainsi que les hypothèses utilisées pour définir les clés d'allocation de ces coûts aux différentes entités de la RATP, en particulier à RATP GT.

N°	Demande	Échéance	Destinataire(s)
3	Établir une méthodologie transparente permettant de garantir que la rémunération versée par IdFM à la RATP GT intègre uniquement des coûts de structure marginaux	Prochaine saisine	RATP

2.2.4. Le mécanisme de rémunération pourrait être adapté aux incertitudes propres à la première reprise en gestion technique

45. Dans le contexte du début de l'activité de gestion technique de la RATP, marqué par la première reprise d'une ligne du RTPGP et l'absence d'historique sur les charges d'exploitation réellement supportées, la RATP a fait état de ses difficultés à estimer tant les charges que les unités d'œuvre associées à chaque reprise de ligne. Ces difficultés ne tiennent, au demeurant, pas à la seule RATP, celle-ci ayant indiqué, au cours de l'instruction, être tributaire des documents restant à lui être transmis par la SGP. À cela s'ajoute le fait que la connaissance fine de l'infrastructure ne peut se constituer qu'une fois celle-ci reprise en gestion technique, limitant d'autant la capacité de la RATP à anticiper les charges correspondantes.
46. Par ailleurs, comme indiqué au point 14, en vertu de l'article 2 du décret n° 2020-1752 susvisé, la rémunération prévisionnelle de la RATP GT intègre une « *marge appropriée* » fixée au regard des risques assumés par la RATP dans la gestion technique des actifs détenus par la SGP et susceptibles d'entraîner, en cas de réalisation, une augmentation des charges d'exploitation de la gestion technique.
47. Les parties ont retenu un mécanisme de refacturation forfaitaire des charges d'exploitation. Compte tenu du contexte rappelé au point précédent, et au regard des informations communiquées par la RATP sur les clauses susceptibles de figurer dans le futur avenant, le niveau de marge appropriée retenu — qui fait l'objet d'un accord des parties — n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité.

48. L'Autorité précise cependant que ce niveau sera réexaminé à chaque saisine, en fonction du risque effectivement supporté au regard, notamment, des clauses de l'avenant qui lui seront associées. **Elle recommande, à cette fin, que la RATP améliore la méthodologie de détermination du niveau de marge sur la base d'une évaluation plus exhaustive des risques encourus.**
49. L'Autorité note néanmoins que le mécanisme forfaitaire retenu par les parties, rehaussé d'une « *marge appropriée* », présente des limites au regard des incertitudes qui entourent les premières années de gestion technique. Il est, en ce sens, susceptible, à la fois, (i) de se révéler peu incitatif pour la RATP, dès lors qu'un forfait fixé à un niveau supérieur aux charges réellement supportées bénéficie intégralement à celle-ci, et (ii) de conduire, à l'inverse, à la conclusion d'avenants revalorisant la rémunération si le coût réel de certaines missions de gestion technique, révélé au cours de l'exécution de la convention pluriannuelle 2024-2029, excède significativement le forfait initialement retenu.
50. L'Autorité invite dès lors les parties à examiner, à l'occasion des prochaines saisines, l'opportunité d'un mécanisme transitoire, reposant sur un partage des écarts de coûts entre un forfait de charges et les charges effectivement constatées. Ce partage pourrait prendre la forme de seuils ou de taux de partage progressifs à mesure que l'écart constaté par rapport au forfait de référence augmente. Un tel mécanisme pourrait notamment prévoir la restitution à IdFM d'une part majoritaire des économies réalisées par rapport au forfait de référence, ainsi que l'application d'une modalité de partage équivalente au bénéfice de la RATP en cas de surcoûts constatés.
51. Un tel mécanisme paraîtrait plus approprié sur le plan économique, compte tenu des incertitudes légitimes entourant les premières années de gestion technique. Il pourrait, par exemple, n'être appliqué qu'à un certain nombre de postes de charges identifiés par les parties comme particulièrement incertains ou difficiles à anticiper. Ce mécanisme aurait vocation à s'appliquer uniquement pendant une période transitoire, dont la durée serait définie par les parties afin d'accompagner la montée en connaissance progressive de la RATP sur son parc d'actifs, ses charges d'exploitation et ses unités d'œuvre.
52. Dans cette hypothèse, le niveau de la « *marge appropriée* » devrait être revu à la baisse pour tenir compte du niveau réel du risque effectivement supporté par la RATP, au regard du mécanisme transitoire finalement acté entre les parties.
53. En tout état de cause, et indépendamment du modèle de tarification finalement retenu, l'Autorité recommande à la RATP de mettre en place un outil – partagé avec IdFM – de suivi des hypothèses sous-tendant la trajectoire des charges d'exploitation, portant notamment sur (i) les effectifs réels de la RATP GT, (ii) les coûts réels des prestations sous-traitées (iii) ainsi que ceux des prestations facturées en interne au sein du groupe.
54. En rapprochant les charges et unités d'œuvre effectivement constatées des missions réalisées par la RATP, un tel outil permettrait d'éclairer les prochaines négociations et, dans l'hypothèse où un forfait de charges serait retenu, de mettre en œuvre le mécanisme de partage des économies ou des pertes qui lui est associé. S'agissant des prestations facturées en interne au sein du groupe, le cadre de la séparation comptable impose d'ores et déjà une formalisation écrite des prestations entre activités comptablement séparées, ainsi que leur facturation au coût complet réel ; un partage de ces informations avec IdFM dans le cadre de cet outil, le cas échéant à un niveau de détail plus fin mieux adapté au suivi de l'activité de gestion technique, contribuerait à une meilleure transparence à l'égard de cette dernière.

N°	Recommandation	Échéance	Destinataire(s)
1	Améliorer la méthodologie de détermination du niveau de marge appropriée retenu sur la base d'une évaluation plus exhaustive des risques encourus.	Prochains avenants à la convention pluriannuelle 2024-2029	RATP
2	Examiner l'opportunité d'un mécanisme transitoire, reposant sur un accord portant sur un forfait de charges, assorti d'un mécanisme de partage des écarts entre ce forfait et les charges effectivement constatées.	Prochaine saisine	RATP et IdFM
3	Mettre en place un outil de suivi, partagé avec IdFM, des hypothèses sous-tendant la trajectoire des charges d'exploitation, portant notamment sur (i) les effectifs réels de l'entité RATP GT, (ii) les coûts réels des prestations sous-traitées, ainsi que (iii) ceux des prestations facturées en interne au sein du groupe.	30 septembre 2026	RATP

2.3. Un dispositif d'incitation à la performance du gestionnaire technique doit être défini dès les premières reprises en gestion technique de lignes

55. La convention pluriannuelle 2024-2029 prévoyait la mise en place d'un dispositif d'évaluation de la performance du gestionnaire technique reposant sur des indicateurs. Ces derniers n'étaient toutefois pas encore arrêtés, la reprise en gestion technique se limitant alors à seulement trois gares ouvertes. Ainsi, lors de l'élaboration de la convention, la RATP et IdFM s'étaient accordées uniquement sur la mise en place d'indicateurs à caractère normatif, dépourvus d'incitations financières et de pénalités, et circonscrits à ce seul périmètre.
56. Dans le cadre de la reprise en gestion technique du premier tronçon de la ligne 18, la RATP et IdFM ont défini trois indicateurs de performance, relatifs (i) à la production kilométrique perdue en raison d'une cause imputable au GI ; (ii) aux remises tardives de circulations à la suite des travaux ; et (iii) aux délais de traitement associés aux signalements. Ces indicateurs devraient être introduits par le projet d'avenant n° 4.
57. La RATP a indiqué que les parties envisagent d'assortir ces indicateurs de mécanismes d'incitations financières et mènent, à cette fin, des travaux destinés à définir conjointement les objectifs de performance et les modalités relatives à ces mécanismes, en vue de leur formalisation dans un prochain avenant. La RATP a également fait état de causes d'exonération qui seraient susceptibles de s'appliquer à ces mécanismes. En tout état de cause, la convention initiale prévoit que les mécanismes ainsi définis ne seront pas mis en œuvre au cours des douze premiers mois de l'exploitation de la ligne. Cette période d'observation doit ainsi permettre de constituer un historique de mesure suffisant afin de calibrer les objectifs assignés au gestionnaire technique.
58. Compte tenu des éléments communiqués à ce jour, l'Autorité relève néanmoins que le dispositif envisagé par les parties apparaît peu ambitieux. Les indicateurs proposés sont dépourvus de tout mécanisme d'incitations financières – dont la définition est renvoyée à des avenants ultérieurs – et les projets de clauses communiqués se limitent essentiellement à définir ces indicateurs, sans arrêter les objectifs, modalités de calcul, cibles, outils de suivi ou encore le niveau des incitations financières qui pourraient être appliquées. Cette appréciation est d'autant plus réservée que, comme indiqué au point 27, l'Autorité n'a pas été destinataire du projet d'avenant formalisant l'ensemble des engagements associés au dispositif d'incitation à la performance, mais seulement d'un tableau présentant les modifications envisagées.

59. Dans ces conditions et afin de progresser vers une régulation plus efficace de la qualité de service, l'Autorité recommande aux parties de s'accorder, dès le prochain avenant à la convention pluriannuelle 2024-2029, sur la mise en place d'un dispositif d'incitations financières à la performance reposant sur ces trois premiers indicateurs. Ce dispositif aurait vocation à s'appliquer à l'issue de la période d'observation de douze mois, celle-ci devant servir non à différer l'engagement des parties, mais uniquement à calibrer les objectifs assignés au gestionnaire technique.

N°	Recommandation	Échéance	Destinataire(s)
4	Arrêter un dispositif complet d'incitation à la performance de l'exploitation de RATP GT – objectifs, cibles chiffrées, modalités de calcul, outils de suivi et niveau des incitations financières – applicable à l'issue de la période d'observation de douze mois.	Prochain avenant à la convention pluriannuelle 2024-2029	RATP et IdFM

Émet l'avis suivant :

- Article 1** L'Autorité émet un avis favorable sur les modifications de la rémunération de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris de la RATP versée par IdFM pour la période 2024-2029, qui résultent de l'avenant n° 2.
- Article 2** L'Autorité émet un avis défavorable sur les modifications de la rémunération de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris de la RATP versée par IdFM pour les années 2026 et 2027, qui résultent du projet d'avenant n° 4.

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 23 juillet 2026.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guené, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE – RÉCAPITULATIF DES DEMANDES ET RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Demande	Échéance	Destinataire(s)
1	Joindre systématiquement, à l'occasion de toute saisine de l'Autorité sur un projet de rémunération, le projet d'avenant correspondant, qu'il ait ou non fait l'objet d'un accord avec IdFM	Prochaine saisine	RATP
2	Saisir l'Autorité d'un nouveau projet de rémunération au titre de la reprise en gestion technique de la ligne 18, tenant compte de la nouvelle date de reprise en gestion technique	Prochaine saisine	RATP
3	Établir une méthodologie transparente permettant de garantir que la rémunération versée par IdFM à la RATP GT intègre uniquement des coûts de structure marginaux	Prochaine saisine	RATP

N°	Recommandation	Échéance	Destinataire(s)
1	Améliorer la méthodologie de détermination du niveau de marge approprié retenu sur la base d'une évaluation plus exhaustive des risques encourus	Prochains avenants à la convention pluriannuelle 2024-2029	RATP
2	Examiner l'opportunité d'un mécanisme transitoire, reposant sur un accord portant sur un forfait de charges, assorti d'un mécanisme de partage des écarts entre ce forfait et les charges effectivement constatées	Prochaine saisine	RATP et IdFM
3	Mettre en place un outil de suivi, partagé avec IdFM, des hypothèses sous-tendant la trajectoire des charges d'exploitation, portant notamment sur (i) les effectifs réels de l'entité RATP GT, (ii) les coûts réels des prestations sous-traitées, ainsi que (iii) ceux des prestations facturées en interne au sein du groupe.	30 septembre 2026	RATP
4	Arrêter un dispositif complet d'incitation à la performance de l'exploitation de RATP GT – objectifs, cibles chiffrées, modalités de calcul, outils de suivi et niveau des incitations financières – applicable à l'issue de la période d'observation de douze mois	Prochain avenant à la convention pluriannuelle 2024-2029	RATP et IdFM