

A. LA PROPRIÉTÉ DES ACTIFS

1. Une question ancienne et complexe clarifiée récemment par la loi

« ORTF »...

a. Une question ancienne et complexe

Comme la Cour l'avait relevé dans son dernier rapport public annuel :

« Jusqu'à la loi « ORTF », le régime de la propriété des infrastructures affectées à la RATP était disparate en raison de la multiplicité des propriétaires (Etat, STIF, RATP). Il en est résulté une dichotomie entre le réseau initial du métro, transféré au STIF, et les prolongements de ligne, qui ne l'ont pas été. Il n'était pas cohérent d'un texte à l'autre (décret approuvant le cahier des charges de la RATP et décret délimitant le patrimoine du STIF). Il ne réglait pas clairement le statut des lignes nouvelles, mais laissait au STIF la faculté de s'en réserver la propriété ».

b. La clarification opérée par la loi « ORTF »

La loi « ORTF » distingue quatre catégories d'actifs :

- *Les biens de retour appartiennent au STIF à l'issue des contrats en cours*

Ils concernent les biens nécessaires à l'exploitation et appartiennent au STIF dès leur achèvement ou leur acquisition. Ils comprennent les matériels roulants et les matériels nécessaires à l'entretien de ces matériels.

« Jusqu'à leur remise au Syndicat des transports d'Ile-de-France, la Régie exerce son contrôle sur l'ensemble des biens réalisés ou acquis par elle ou qui lui ont été remis et qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1er dont elle est chargée au 1er janvier 2010. Ces biens, qui comprennent notamment les matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, appartiennent au syndicat dès leur achèvement ou leur acquisition. Le syndicat entre immédiatement en leur possession à l'expiration des contrats d'exploitation des services concernés et se trouve, à cette date, subrogé dans tous les droits et obligations de la Régie afférents à ces contrats. Un décret en Conseil d'État définit les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Régie remet ces biens au syndicat à l'expiration des contrats de sorte qu'il n'en résulte pour elle aucune perte de valeur. Il définit également les modalités de rémunération de la Régie autonome des transports parisiens au titre des investissements réalisés par elle de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération appropriée des capitaux ».

- *Les biens de reprise » peuvent être repris par le STIF*

« Les biens affectés à l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1er, autres que ceux visés à l'alinéa précédent et qui ne sont pas constitutifs de l'infrastructure au sens de l'alinéa suivant, peuvent être repris par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à l'expiration des contrats d'exploitation, s'il estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation des services en cause. Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Ile-de-France ou à l'État visés au présent alinéa sont, à la date du 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie autonome des transports parisiens. Ils appartiennent à la Régie tant que le Syndicat n'a pas usé de son droit de reprise. Un décret en Conseil d'État détermine le délai pendant lequel le syndicat peut exercer son droit de reprise ».

Ces biens concernent principalement les centres de remisage et d'entretien des

autobus et les ateliers de réparation des matériels roulants.

- Les biens constitutifs de l'infrastructure appartiennent à la RATP

« L'ensemble des biens constitutifs de l'infrastructure gérés par la Régie autonome des transports parisiens et appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État sont, à la date du 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie. Les biens constitutifs de l'infrastructure comprennent notamment les voies, y compris les appareillages fixes associés, les voies de garage et de raccordement, les ouvrages d'art, les stations et les gares, leurs accès et ouvrages de correspondance, les sous-stations et ateliers souterrains, les quais, les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures et, de façon générale, tous les compléments, accessoires et dépendances desdites lignes et installations, les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à l'infrastructure, les autres bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures ».

- Les « biens propres » sont transférés à la RATP

« Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Ilede-France ou à l'État, qui ne sont pas affectés à l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1er, au sens des quatrième, cinquième et sixième alinéas du présent article, mais sont affectés par la Régie à des activités administratives, sociales ou de formation sont, à la date du 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie ».

2. ...mais qui laisse en l'état la question du déséquilibre de la structure de bilan

La loi opère un partage entre les biens dédiés à l'exploitation (matériel roulant au sens large) sur lesquels la RATP exerce un contrôle économique, et qui, à ce titre, figurent à son bilan, les biens dédiés à l'infrastructure qui appartiennent en totalité à la RATP et les biens propres qui sont apportés en propriété à la RATP (moyennant une indemnité à verser au STIF).

La loi a donc mis la propriété juridique en conformité avec la pratique comptable (règlement CRC n° 2004-06). Dès lors que les actifs de la RATP sont bien « ses » actifs (infrastructure et matériel roulant), le passif correspondant est bien, comptablement, « son » passif.

Une autre solution aurait été de transférer la propriété à l'AOT comme c'est le cas hors Ile-de-France avec pour conséquence de modifier totalement le bilan du STIF et de la RATP.

B. LES CONSÉQUENCES FINANCIERES ET COMPTABLES DE LA SÉPARATION DES

ACTIVITÉS DE LA RATP

Les conséquences sont multiples :

- séparation comptable, au sein de la même entreprise, de l'activité de gestion d'infrastructure (GI) et de l'activité d'exploitation ;
- **pour la gestion d'infrastructure** : fixation dans une convention pluriannuelle de la structure et la répartition des coûts de manière à prendre en compte les obligations de renouvellement des infrastructures

et assurer une « rémunération appropriée » des capitaux engagés ;

- **pour l'exploitation** : définition des conditions de remise des biens de retour au STIF de sorte qu'il ne résulte « aucune perte de valeur » pour la RATP, et rémunération de la RATP au titre des investissements réalisés par elle « de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération appropriée des capitaux » ;
- versement effectué par la RATP pour le compte du STIF en contrepartie du transfert des biens propres (exemple : siège social de la RATP).

La loi vient donc clarifier le régime de propriété des actifs de la RATP et définit le cadre du modèle financier de la RATP dans ses relations avec l'AOT.

Des décrets en Conseil d'Etat devront préciser les modalités d'application des dispositions financières de la loi, notamment pour ce qui concerne la détermination de la « rémunération appropriée des capitaux » pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure et les modalités de remise des biens propres à l'AOT de sorte que la RATP ne subisse aucune « perte de valeur », ce qui pose le principe d'un endettement nul à la date de remise de ces biens.

Ces décrets, en cours de préparation, laisseront une large place à la négociation entre les acteurs, ce que le Conseil constitutionnel a jugé conforme à la Constitution (DC n° 2009-594 du 3 décembre 2009).

De fait, c'est principalement dans le cadre de la négociation du futur contrat quadriennal avec le STIF (2012-2015) que ces points seront abordés.

On peut ainsi estimer que si la loi « ORTF » est protectrice des intérêts patrimoniaux et financiers de la RATP, ses modalités d'application concrètes restent intégralement à déterminer, dans un cadre contractuel.