
note à l'attention de

Monsieur le Ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer

ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

La Défense, le 19 MAI 2004

Rapport n° 2003-0290-01

Par note du 2 décembre 2003, conjointement avec le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire, vous avez demandé à l'Inspection générale des finances et au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'**expertise sur le régime économique et patrimonial des biens immobiliers affectés à la RATP pour l'exploitation du service public de transport.**

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par MM. Patrice MOURA et Julien SENEZE, inspecteurs des finances sous la supervision de M. Henri GUILLAUME, inspecteur général des finances, par M. Pierre FARRAN, ingénieur général des ponts et chaussées et par Mme Isabelle VAULONT, inspectrice générale de l'équipement.

En présence de législations successives dont aucune ne lui est apparue comporter un régime de propriété s'imposant d'évidence, la mission s'est efforcée de dégager l'interprétation qui lui a semblé rendre le meilleur compte de l'articulation des textes et de leur hiérarchie. Je tiens cependant à souligner, comme l'a fait la mission, que d'autres lectures de ce dispositif peuvent être faites.

J'ajoute que chacun des réseaux qui ont été confiés à la Régie, à sa création en 1948 ou depuis lors, a une histoire et un régime juridique spécifique dont cette synthèse ne pouvait intégralement rendre compte. Le volume qui vous est transmis aujourd'hui sera donc complété par un volume séparé de fiches techniques développant des points de droit et de fait.

Ce second volume rendu, la consultation du Conseil d'Etat me semblerait utile, soit pour apprécier de manière définitive la qualification à donner à la situation actuelle, soit pour élaborer un texte visant à la réformer.

... / ...

Les biens qu'exploite la RATP ont relevé ou relèvent du département de la Seine et de la Ville de Paris auxquels le syndicat des transports parisiens a été substitué en 1968, mais aussi de l'Etat, enfin de la Régie elle-même. Dans l'interprétation que la mission fait de cette situation complexe, la Régie serait, en règle générale, propriétaire des immeubles dont elle a assuré la construction depuis son institution. La valeur de ces biens représenterait 43,9% de la valeur nette (4,8 Mds€) des infrastructures et bâtiments qu'elle utilise et porte à son bilan. Le reste de cet actif serait constitué pour l'essentiel d'immeubles appartenant au STIF et, dans une moindre mesure, à l'Etat, et qui sont nécessairement mis à la disposition de la Régie.

La mission rappelle par ailleurs que la RATP est chargée de l'exploitation des services auxquels sont affectés les biens qu'elle utilise par le jeu combiné de la loi du 21 mars 1948 et de l'ordonnance du 7 janvier 1959 pour ce qui est du noyau historique de ses activités, et qu'elle est titulaire de droits d'exploitation sans limitation de durée pour les services qui lui ont été attribués après 1959, notamment, s'agissant des services routiers, dans le cadre de la coordination prévue par un décret de 1949 encore en vigueur en Ile de France.

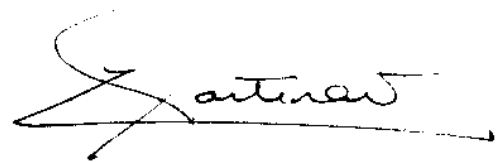
Elle constate aussi que le projet de loi relatif aux responsabilités et aux libertés locales confère expressément au STIF la capacité de devenir propriétaire de nouvelles infrastructures de transport en commun, mais ne modifie ni les capacités propres de la Régie dans ce domaine, ni le régime de la coordination des services de transports en Ile de France et apporte de ce fait un degré de complexité supplémentaire au système des transports franciliens.

Dans ce contexte, et bien que la situation mérite à la fois une simplification de la propriété des immeubles existants et une réforme clarifiant le régime de propriété des biens nouveaux dont la construction et l'exploitation pourraient être confiée à la RATP, la mission ne s'est pas estimée armée pour choisir parmi les solutions envisageables, faute pouvoir se situer dans une perspective claire s'agissant de l'évolution des relations entre l'autorité organisatrice, les exploitants et les collectivités responsables de la voirie et de l'aménagement urbain, en matière de gestion des services de transport d'une part, de conception, de réalisation et de financement des opérations d'investissement d'autre part, notamment les réaménagements de grandes emprises techniques.

La mission insiste à cet égard sur l'insuffisance globale des ressources affectées au système de transport francilien qui n'assure pas le financement simultané du développement des réseaux, de leur entretien et de l'amortissement de la dette de la Régie.

Depuis 1999, et donc notamment sous le régime des conventions pluriannuelles qui, depuis 2000, lient le STIF à la RATP, cet endettement a, à tout le moins, été stabilisé. Fin 2003, il s'élevait à 4,1 Mds €.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois.



Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2003-0290-01

- le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer
 - M. GANDIL, directeur de Cabinet 1 ex
 - M. RUBICHON, directeur-adjoint de Cabinet 1 ex

- le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer
 - M. GAUTHEY, directeur de Cabinet 1 ex
 - Mme CORNUAULT, conseillère technique 1 ex

- Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)
 - M. LANDRIEU, président 1 ex
 - M. DURET, directeur général 1 ex

- le directeur des transports terrestres 1 ex
 - M. LABIA, sous-directeur des transports collectifs 1 ex

- le directeur des routes 1 ex
 - M. DUVAL, conseiller auprès du directeur pour les affaires juridiques 1 ex

- le vice-président du CGPC 1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC 6 ex
- la secrétaire et les secrétaires de section du CGPC 6 ex

- Mme VAULONT, M. FARRAN 2 ex

- archives 1 ex

La Défense, le 19 MAI 2004

ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

Rapport n° 2003-0290-01

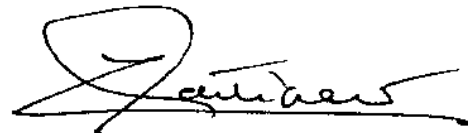
Monsieur le Président,

Par note du 2 décembre 2003, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer ont demandé à l'Inspection générale des finances et au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter conjointement une mission d'expertise sur le régime économique et patrimonial des biens immobiliers affectés à la RATP pour l'exploitation du service public de transport.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par MM. Patrice MOURA et Julien SENEZE, inspecteurs des finances, sous la supervision de M. Henri GUILLAUME, inspecteur général des finances, par M. Pierre FARRAN, ingénieur général des ponts et chaussées et par Mme Isabelle VAULONT, inspectrice générale de l'équipement.

Ce rapport sera complété par un volume séparé de fiches techniques précisant des points de fait ou de droit qui sera diffusé ultérieurement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Claude MARTINAND

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 62 62
mél. Cgpc
@equipement.gouv.fr

Monsieur Bertrand LANDRIEU
Président du Syndicat des transports d'Ile-de-France
(S.T.I.F.)
11, avenue de Villars
75007 PARIS

La Défense, le 19 MAI 2004

ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme
et de la Mer

Rapport n° 2003-0290-01



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

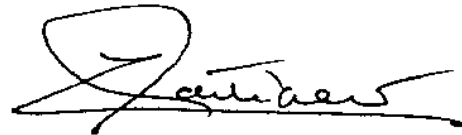
Monsieur le Directeur général,

Par note du 2 décembre 2003, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer ont demandé à l'Inspection générale des finances et au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter conjointement une mission d'expertise sur le régime économique et patrimonial des biens immobiliers affectés à la RATP pour l'exploitation du service public de transport.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par MM. Patrice MOURA et Julien SENEZE, inspecteurs des finances, sous la supervision de M. Henri GUILLAUME, inspecteur général des finances, par M. Pierre FARRAN, ingénieur général des ponts et chaussées et par Mme Isabelle VAULONT, inspectrice générale de l'équipement.

Ce rapport sera complété par un volume séparé de fiches techniques précisant des points de fait ou de droit qui sera diffusé ultérieurement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur général, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Claude MARTINAND



Inspection générale
des Finances

Conseil général
des Ponts et Chaussées

N°2004-M-003-01

N°2003-0290-01

RAPPORT D'EXPERTISE

sur

LE REGIME ECONOMIQUE ET PATRIMONIAL DES BIENS IMMOBILIERS AFFECTES A LA RATP POUR L'EXPLOITATION DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT

Etabli par

Patrice MOURA,
Inspecteur des finances

Julien SENEZE,
Inspecteur des finances

Sous la supervision de
Henri GUILLAUME,
Inspecteur général des finances

Pierre FARRAN,
Ingénieur général des Ponts et
Chaussées

Isabelle VAULONT,
Inspectrice générale de
l'équipement

- AVRIL 2004 -

RAPPORT D'EXPERTISE

SUR LE REGIME ECONOMIQUE ET PATRIMONIAL DES BIENS IMMOBILIERS AFFECTES A LA RATP POUR L'EXPLOITATION DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT

SOMMAIRE

SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS.....	2
INTRODUCTION	4
1. LE CADRE INSTITUTIONNEL DE L'ACTIVITE DE LA RATP EN ILE-DE-FRANCE PRESENTE D'IMPORTANTES SPECIFICITES	5
1.1. AU PLAN JURIDIQUE, UNE ORGANISATION SPECIFIQUE	5
1.2. AU PLAN ECONOMIQUE, UNE INSUFFISANCE GLOBALE DE FINANCEMENT DU SYSTEME QUI A GENERE UN ENDETTEMENT IMPORTANT DE LA RATP	7
2. SOUS RESERVE DES REGLES DE LA DOMANALITE PUBLIQUE, LA RATP EST PROPRIETAIRE DE TOUT CE QU'ELLE A ACQUIS OU CREE DEPUIS 1948	11
2.1. ETAT DES LIEUX D'UNE PROPRIETE MORCELEE	11
2.2. LES BIENS EXPLOITES PAR LA RATP SONT SOIT MIS A SA DISPOSITION, SOIT SA PROPRIETE POUR CE QU'ELLE CREE OU ACQUIERT	13
2.3. CETTE PROPRIETE S'ENTEND SOUS RESERVE DES REGLES DE LA DOMANIALITE PUBLIQUE	27
3. LA LOI OBLIGE LE STIF A METTRE A DISPOSITION DE LA RATP SON DOMAINE, DONT LES MODALITES DE REMPLI DEVRAIENT PAR AILLEURS ETRE RATIONALISEES	28
3.1. C'EST LA LOI QUI MET LES BIENS DU STIF A DISPOSITION DE LA RATP	28
3.2. LA PRATIQUE DU REMPLI DEVRAIT ETRE RATIONALISEE.....	29
4. UN ACTIF COMPTABLE UNIFIE DONT LA RATP DETIENT 49% EN VALEUR NETTE	35
4.1. LES EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES ENREGISTRES AU BILAN DE LA RATP, HORS IMMOBILISATIONS EN COURS, AVAIENT A FIN 2003 UNE VALEUR BRUTE DE 10,4 Mds€ POUR UNE VALEUR NETTE DE 4,8 Mds€	35
4.2. LES BIENS RESPECTIFS DES DIFFERENTS INTERVENANTS NE SONT PAS IDENTIFIES DANS LES COMPTES DE LA RATP	37
4.3. LES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS DONT LA RATP EST PROPRIETAIRE REPRESENTENT 49% DE LA VALEUR NETTE COMPTABLE DE CES IMMOBILISATIONS..	39
4.4. L'AFFECTATION FICTIVE D'UN PASSIF SPECIFIQUE AU DOMAINE DE CHACUN DES INTERVENANTS SOULEVE DES PROBLEMES DE PRINCIPE	41
4.5. LA MISSION N'A PU ESTIMER UNE « JUSTE VALEUR » DES IMMOBILISATIONS DE LA RATP	43
CONCLUSION	45
PRINCIPAUX SIGLES ET ABREVIATIONS UTILISES	47
PRINCIPALES REFERENCES JURIDIQUES.....	48
CARTES DES RESEAUX DE METRO, RER ET TRAMWAY	49
LETTRE DE MISSION.....	52

SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS

1. Le régime de propriété des biens affectés aux exploitations de la RATP ne peut être établi qu'au terme d'une analyse approfondie des conséquences combinées des textes successifs qui organisent les transports en Ile-de-France depuis 1948. Or, en l'absence de dispositions définissant clairement la propriété des biens, toute analyse de ce type laisse subsister une part d'incertitude. Cependant, l'interprétation de la mission lui semble rendre le meilleur compte possible de l'état du droit positif.

2. La mission analyse ces textes comme déterminant pour les biens affectés aux exploitations de la régie le régime de propriété suivant :

- le STIF est propriétaire des lignes du métro réalisées avant 1948 ainsi que d'un ensemble de dépôts de bus, d'ateliers et d'immeubles tertiaires qui lui ont été transférés à l'occasion de la réorganisation de la région parisienne, en 1964 ; ce « stock » de biens évolue, en principe à la marge, grâce au dispositif du remploi ;
- l'Etat est propriétaire d'une partie du réseau de RER et des ateliers qui en dépendent, dont il a confié l'exploitation à la RATP dans les années soixante et soixante-dix ;
- d'autres infrastructures relèvent d'une analyse spécifique : il s'agit pour l'essentiel d'Orlyval, qui appartient au STIF, et de la ligne de tramway d'Issy-les-Moulineaux à La Défense (T2), qui appartient à RFF ;
- la RATP est propriétaire de l'ensemble des biens qu'elle a créés ou acquis depuis son institution en 1948, dont en particulier les prolongements du métro et du RER réalisés à partir des années soixante, la ligne nouvelle METEOR et une vingtaine d'équipements (dépôts de bus, ateliers) situés pour l'essentiel en grande couronne.

3. Ce régime de propriété s'entend sous réserve des règles de la domanialité publique : sauf textes contraires, les infrastructures du métro comme les installations nécessaires aux services de bus sont généralement occupantes d'un domaine public routier.

4. Quoi qu'il en soit, le STIF a l'obligation légale de mettre les biens qui lui ont été transférés en 1964 ou qui ont été acquis par remploi à la disposition de la RATP aussi longtemps qu'ils restent affectés à l'exploitation des services confiés à la régie par la loi du 21 mars 1948 qui l'a instituée, ce qui limite quelque peu la portée de ses droits. La procédure de remploi n'en gagnerait pas moins à être rationalisée. En particulier, le financement par remploi de la Maison de la RATP a éloigné le dispositif de sa vocation première.

5. Au 31 décembre 2003, les actifs corporels et incorporels de la RATP figuraient à son bilan pour une valeur brute de 16,4 Mds€ et une valeur nette de 7,5 Mds€. Parmi eux, hors immobilisations en cours (1,2 Mds€), les infrastructures et équipements utilisés par la RATP étaient enregistrés pour une valeur brute de 10,4 Mds€ et une valeur nette de 4,8 Mds€. La mission estime que le STIF détient 43,9% de cette valeur, l'Etat 7,0%, RFF 0,4% et la RATP 48,7%.

6. L'affectation d'une dette à chaque portion d'actif pour équilibrer des sous-bilans fictifs relatifs à chaque acteur n'est pas pertinente dans la mesure où la dette de la RATP n'est pas née de tel ou tel investissement en particulier mais de l'insuffisance globale de financement du système de transport francilien. La réalité première à cet égard est qu'indépendamment du régime de propriété des actifs, le financement simultané du développement des réseaux, de leur entretien et de l'amortissement de la dette de la RATP n'est pas garanti.

7. L'évaluation des actifs de la RATP à leur « juste valeur » dans le cadre de l'application, à compter du 1^{er} janvier 2007, des nouvelles normes comptables IFRS soulève d'importantes difficultés méthodologiques. En tout état de cause, il faut rappeler premièrement que, sauf dans le cas des terrains, toute réévaluation à la hausse se retrouvera intégralement dans les amortissements à couvrir au cours des années suivantes ; deuxièmement que l'option de la juste valeur implique une réévaluation annuelle qui peut certes s'inscrire à la hausse, mais également à la baisse.

8. Au-delà du régime de propriété des biens existants, la capacité du STIF à se rendre à l'avenir propriétaire d'un équipement ou d'une infrastructure qu'il exploiterait, directement ou par délégation, à l'instar d'une collectivité locale, n'est aujourd'hui pas clairement établie. A cet égard, le projet de loi relatif aux responsabilités et aux libertés locales crée davantage d'ambiguïtés qu'il n'en dissipe. En effet, d'une part, il change radicalement la nature du STIF en prévoyant que l'Etat s'en retire et que la région y devienne prépondérante, mais ne modifie en rien ses compétences de régulation. D'autre part, il donne au STIF la possibilité « *d'assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France* » sans indiquer clairement si le syndicat pourra exploiter ces installations ni, si tel est le cas, comment cette compétence nouvelle s'articulerait avec celles qu'exercent aujourd'hui la RATP, la SNCF, l'Etat, mais également les communes et les départements. Par conséquent, si le texte de la loi restait celui du projet, la capacité du STIF à déléguer l'exploitation d'un service de transport resterait incertaine.

9. Aux termes de l'ordonnance du 7 janvier 1959, la RATP reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes qui lui avait été confiée en application de la loi du 21 mars 1948. Pour les services qui lui ont été attribués par la suite, elle demeure titulaire de droits d'exploitation sans limitation de durée dans le cadre de la coordination prévue par un décret de 1949 encore en vigueur en Ile-de-France. Dès lors, introduire de la concurrence sur le marché des transports urbains, que cette décision soit nationale ou communautaire, impliquerait une redéfinition radicale des compétences dévolues à chacun des acteurs du système de transport francilien et de leur articulation. Il deviendrait alors indispensable, en outre, de définir une séparation pertinente des activités (gestion d'infrastructures, exploitation...), l'identification des actifs affectés à chacune d'entre elles, le régime de propriété de ces actifs ou de régulation de leur utilisation, mais aussi le sort du passif qui leur est associé ainsi que les modalités de leur financement.

INTRODUCTION

Par lettre de mission en date du 2 décembre 2003, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer ont saisi le Conseil général des Ponts et Chaussées et l'inspection générale des finances d'une mission d'expertise sur le régime économique et patrimonial des biens affectés à la RATP pour l'exploitation du service public de transport¹.

La RATP, en effet, porte à son bilan l'ensemble des biens nécessaires à cette exploitation. Mais seuls certains de ces biens lui appartiennent. Les autres sont soit la propriété de l'Etat, soit la propriété du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), soit même, pour une faible part, la propriété d'autres intervenants tels que RFF. L'ensemble représentait au 31 décembre 2003 une valeur brute de 16,4 Mds€ et une valeur nette comptable de 9,0 Mds€.

Or le projet de loi relatif aux responsabilités et aux libertés locales prévoit que l'Etat se retire du STIF au 1^{er} janvier 2005. C'est dans ce contexte que les ministres ont souhaité disposer d'un état des lieux établissant :

- le régime de propriété des infrastructures et dépendances inscrites au bilan de la RATP ;
- leur valeur nette comptable ;
- le montant des dettes qui leur sont associées ;
- au-delà de leur valeur nette comptable, l'estimation d'une « juste valeur » de ces actifs.

Ce rapport présente les conclusions de la mission. Il est complété d'une annexe détaillant le résultat des travaux de la mission quant à la répartition de la valeur comptable des biens inscrits à l'actif de la RATP entre les différents intervenants et d'un volume séparé regroupant un ensemble de fiches techniques précisant des points de fait et de droit.

¹ Cf. Lettre de mission en pièce jointe.

1. LE CADRE INSTITUTIONNEL DE L'ACTIVITE DE LA RATP EN ILE-DE-FRANCE PRESENTE D'IMPORTANTES SPECIFICITES

1.1. Au plan juridique, une organisation spécifique

1.1.1. Alors que les communes sont les autorités organisatrices de droit commun des transports urbains, elles sont, à l'exception de la ville de Paris, absentes du STIF

En dehors d'Ile-de-France, les compétences en matière de services de transport se répartissent de la manière suivante :

- l'Etat est chargé de l'organisation des services de transport d'intérêt national ;
- la région est chargée de l'organisation des services ferroviaires et routiers de voyageurs d'intérêt régional ;
- le département est chargé de l'organisation des services de transports publics non urbains, dont les transports scolaires ;
- la commune est chargée de l'organisation des services de transports publics urbains ; plusieurs communes peuvent choisir d'exercer cette compétence en commun en la transférant, chacune pour ce qui la concerne, à un établissement public intercommunal (EPCI).

L'exercice de ces différents niveaux de compétence est **coordonné principalement par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)**². La LOTI prévoit notamment que chaque collectivité exerce sa compétence dans le cadre d'un document stratégique qu'elle élabore : les schémas multimodaux de service collectifs de transport pour l'Etat, le schéma régional de transport pour la région, le schéma départemental de transport pour le département, le plan de déplacements urbains (PDU) pour la commune.

Dans l'exercice de sa compétence en matière de transport, la collectivité territoriale, qu'il s'agisse de la région, du département ou de la commune, est appelée « *autorité organisatrice* ». Ainsi, **l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) est la commune** ou, si plusieurs communes l'ont décidé, le groupement de commune compétent³.

Dans la pratique, peu de communes exercent seules cette compétence. Elles la transfèrent en général à un EPCI, qui :

- soit possède cette unique compétence : c'est par exemple le cas des syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU) de Bourges, Cannes, Douai ;

² Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982, modifiée notamment par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au développement urbains (loi SRU)

³ Historiquement, cette compétence de la commune en matière de transports dérive de sa compétence en matière de voirie et d'urbanisme. Des situations complexes peuvent au demeurant résulter, actuellement, de ce que l'EPCI compétent pour les transports n'a le plus souvent pas de compétence en matière de voirie et d'urbanisme.

- soit est également doté d'autres compétences : c'est le cas le plus fréquent, qu'il s'agisse de syndicats intercommunaux à vocation multiple (SIVOM) comme à Valence, de communautés de communes (Creil), de communautés d'agglomération (Valenciennes ; dans ce cas, sauf en Ile-de-France, l'organisation des transports en commun fait partie des compétences obligatoirement transférées par les communes), ou encore de communautés urbaines (ancienne manière : Lille ; nouvelle manière : Brest).

La LOTI prévoit de plus que sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte afin de coordonner les services qu'elles organisent, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. Tel est par exemple le cas du syndicat des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), qui regroupe le département du Rhône et 62 communes. Le département y participe au titre de sa propre compétence d'organisation des transports publics *non urbains*.

A l'inverse, à l'exception de la ville de Paris, les communes n'ont jamais été représentées au STIF. Aux termes de l'article 1^{er} de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France tels qu'ils résultent de la loi SRU, le STIF est un syndicat constitué entre l'Etat, la région Ile-de-France, la ville de Paris et les départements d'Ile-de-France, doté de la personnalité morale et chargé de l'organisation des transports en commun en Ile-de-France. L'ordonnance prévoit que le STIF :

- fixe les relations à desservir ;
- désigne les exploitants ;
- définit le mode technique d'exécution des services, les conditions générales d'exploitation et la politique tarifaire.

Le décret n°59-157 du 7 janvier 1959⁴ précise que le STIF :

- veille à l'établissement des plans d'investissement et assure leur coordination ;
- passe avec les exploitants (SNCF, RATP et autres transporteurs) des conventions pluriannuelles.

La mesure dans laquelle le STIF, outre ces compétences de régulation, bénéficie du transfert de tout ou partie des compétences des communes pour l'organisation des transports urbains reste un sujet d'incertitude (cf. infra, section 2.2.5. notamment).

⁴ Modifié notamment par le décret n°2000-634 du 8 juillet 2000

1.1.2. Alors que les conventions d'exploitation des services de transport en province sont nécessairement à durée déterminée, c'est un régime de droits exclusifs qui s'applique en Ile-de-France

L'article 7 de la LOTI dispose que « l'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transports à la demande. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à **durée déterminée** avec l'autorité compétente. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service ».

Toutefois, ce principe connaît une exception dans le cas des services ferroviaires d'intérêt régional, qui, aux termes de l'article 21-4 de la LOTI, sont nécessairement rendus par la SNCF : « une convention passée entre la région et la SNCF fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale ».

S'agissant de l'Ile-de-France, l'article 46 de la LOTI dispose que « l'adaptation des dispositions de [son article 7] à la région d'Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales », mais ces dispositions ne sont pas intervenues. Les transports y demeurent donc fondamentalement organisés par deux textes : l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports en Ile-de-France et le décret n°49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers. Aux termes de la première, la RATP reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes qui lui avait été confiée en application de la loi du 21 mars 1948. Quant au second, il prévoit un dispositif par lequel l'attribution à une entreprise ou une collectivité d'un service vaut attribution de droits exclusifs **sans limitation de durée** sur l'exploitation de ce service⁵.

1.2. Au plan économique, une insuffisance globale de financement du système qui a généré un endettement important de la RATP

Dans un régime contractuel de délégation de service public tel que ceux qui prévalent en province dans le cadre de l'article 7 de la LOTI, la capacité de l'exploitation à financer, sur la durée du contrat, le maintien à niveau de l'actif, voire de concourir à sa constitution même, fait partie de l'équilibre de la convention. En principe, à l'échéance du contrat, les dépenses de travaux du délégataire sont amorties et la dette éventuellement contractée pour les immobiliser l'est également. Des régimes d'indemnités sont prévus pour les cas d'interruption du contrat.

A l'inverse, **les ressources d'exploitation de la RATP ne lui permettent pas de financer simultanément le maintien à niveau et le développement de son actif**. En conséquence, son **endettement** n'a cessé de s'accroître. Il s'établissait ainsi à 1,2 Mds€ fin 1980, à 2,4 Mds€ fin 1990 et à **4,1 Mds€ fin 2003**.

Aux origines de la RATP, pourtant, le législateur avait veillé à garantir l'équilibre financier de l'établissement. Au titre II de la loi de 1948, qui décrit l'organisation et le fonctionnement de la RATP, le chapitre III définit précisément les

⁵ Ainsi, c'est l'ordonnance de 1959, en tant qu'elle prolonge certains éléments de la loi de 1948, qui fonde les droits de la RATP sur le noyau historique des services qu'elle exploite – en particulier le métro – et le décret de 1949 qui fonde ses droits sur les services qui lui ont été confiés par la suite.

conditions de cet équilibre financier. Il dispose en effet que la régie autonome doit couvrir par ses ressources l'ensemble de ses dépenses d'exploitation et prévoit plusieurs mécanismes pour garantir cet équilibre. Ainsi, par exemple, l'article 26 indique que « *d'une manière générale, si, dans l'intérêt public, l'Etat, l'Office⁶ ou les collectivités imposent à la régie autonome des obligations particulières, la charge supplémentaire ou la perte de recettes qui en découlerait devrait lui être remboursée* ». Or l'article 20, qui ouvre ce chapitre financier, précise que les charges à équilibrer s'entendent **y compris l'intérêt et l'amortissement des capitaux empruntés**. Ainsi, lorsque l'article 24 inclut au titre des « *charges et dépenses d'exploitation* » de la régie les « *charges financières résultant des emprunts* », il faut sans aucun doute comprendre ces charges comme couvrant non seulement les intérêts, mais aussi le remboursement de la dette.

Jusqu'en 2000, la RATP recevait chaque année une indemnité compensatrice qui équivalait, théoriquement, à la différence entre les charges inscrites à son compte de résultat et les recettes qu'elle tirait directement du trafic. Dans la pratique, ce principe n'était qu'imparfaitement appliqué : le complément de ressource apporté chaque année à la RATP était *in fine* déterminé par arbitrage, de manière partiellement indépendante du niveau des charges effectivement constaté. De fait, le tableau suivant, qui retrace la chronique des résultats comptables de l'établissement sur les vingt dernières années, fait apparaître des évolutions heurtées. On y observe cependant que sur la période, l'exploitation de la RATP n'a pas contribué à l'aggravation de son endettement, puisque le résultat d'exploitation cumulé sur la période est positif :

Tableau : Résultat de la RATP – En M€

Année	Résultat comptable
1984	0,8
1985	-22,4
1986	22,7
1987	0,7
1988	7,0
1989	-2,0
1990	-2,6
1991	-28,7
1992	-6,0
1993	6,4
1994	14,1
1995	-92,9
1996	71,9
1997	13,3
1998	11,2
1999	0,6
2000	21,9
2001	22,1
2002	16,5
2003	6,5
Cumul	61,2

⁶ Il s'agit de l'office régional des transports parisiens, créé par la loi de 1948 pour coordonner les transports en région parisienne.

Cette situation a changé depuis 2000, puisque les conventions conclues entre la RATP et le STIF⁷ ont mis fin au dispositif de l'indemnité compensatrice et garantissent sur la durée du contrat, dans la limite d'un risque relativement faible laissé à la RATP, une couverture complète des charges de son compte de résultat, y compris les frais financiers et les dotations aux amortissements et provisions⁸. Fin 2003, le compte de résultat simplifié de la RATP se présentait de la manière suivante :

Tableau : Compte de résultat simplifié de la RATP – Exercice 2003 – En M€

Charges	4 649,0	Produits	4 655,5
Charges d'exploitation	3 674,9	Produits d'exploitation	3 884,0
<i>Consommations en provenance de tiers</i>	617,2	<i>Produits du transport</i>	2 758,8
<i>Impôts, taxes et versements assimilés</i>	195,6	<i>Contribution forfaitaire</i>	662,8
<i>Charges de personnel</i>	2 257,0	<i>Produits des activités annexes</i>	78,2
<i>Dotations aux amortissements et aux provisions</i>	581,0	<i>Produits divers</i>	290,0
<i>Autres charges</i>	24,1	<i>Produits en atténuation des charges d'amortissement</i>	94,2
Résultat d'exploitation	209,1		
Charges financières	314,9	Produits financiers	115,6
Résultat financier	-199,3		
Charges exceptionnelles	655,6	Produits exceptionnels	655,9
Résultat exceptionnel	0,3		
Participation des salariés au résultat	3,7		
Résultat	6,5		

Source : Comptes sociaux

Les « produits du transport » sont calculés comme la rémunération du service rendu par la RATP mesuré en nombre de voyageurs transportés pour le métro, de kilomètres-voyageurs pour le RER et de sections-voyageurs pour le bus, en fonction d'un barème ajusté sur la comptabilité analytique de la RATP. Le prix du voyage est conçu comme acquitté par le STIF, même si la RATP en recouvre une partie directement auprès des usagers par la vente des billets.

La contribution forfaitaire, quant à elle, couvre notamment le déficit du régime de sécurité sociale de l'établissement.

Ce mécanisme a amélioré la capacité d'autofinancement de la RATP sur la période récente, lui permettant de limiter l'accroissement de sa dette. Le tableau suivant illustre ce phénomène.

⁷ Le décret n°2000-634 du 8 juillet 2000 dispose qu'« une convention pluriannuelle passée entre le syndicat et la régie précise la consistance et la qualité du service attendu de la régie ainsi que les conditions d'exploitation de ses réseaux. Elle précise, en outre, les modalités de détermination du financement apporté par le syndicat à la régie ». Une première convention couvrait la période 2000-2003. La deuxième, qui couvre la période 2004-2007, a été signée le 19 janvier 2004.

⁸ Mais non comprises les charges de remboursement de la dette.

Tableau : Variation de l'endettement liée aux investissements en Ile-de-France

En M€	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003*
Investissements	781	806	766	717	701	642	614	594	585	603
CAF	371	288	436	408	455	477	537	510	522	473
Cessions d'actifs	5	17	14	8	5	14	17	18	1	5
Subventions	172	188	129	139	130	130	31	76	64	99
Variation de l'endettement liée aux investissements	233	313	187	162	111	21	29	-10	-2	26

Source : Calculs RATP

* Changement de méthode de calcul de la CAF

Ce dispositif appelle cependant deux observations.

Premièrement, les dotations aux amortissements calculées par les méthodes comptables ne correspondent pas nécessairement aux besoins de maintien à niveau et de renouvellement de l'actif. Dans le cas de la RATP, ce phénomène est aggravé du fait que nombre d'investissements sont subventionnés : en moyenne, les dépenses inscrites à l'actif de la RATP au 31 décembre 2003, soit 15,2 Mds€ en valeur brute⁹, ont été subventionnées à hauteur de 21%, ce qui signifie que, toujours en moyenne, les quatre cinquièmes seulement des dépenses immobilisées par l'établissement sont amorties¹⁰.

Deuxièmement, le financement de l'extension des réseaux n'est pas garanti. Ainsi, le contrat de plan Etat-Région pour la période 2000-2006 prévoit que « pour les opérations exploitées par la RATP, la clé de financement entre l'Etat et la Région, hors participation d'autres partenaires, sera :

- 30% de subvention de l'Etat ;
- 50% de subvention de la Région ;
- 20% de prêt bonifié de la Région » à la RATP.

Quoique bonifiés, ces prêts pèsent sur l'endettement de la RATP. En outre, cette clé de financement ne concerne que les infrastructures, la totalité du matériel roulant nécessaire à la mise en œuvre des opérations restant à la charge de la RATP.

Plus généralement, même dans le cadre du régime financier défini par les deux conventions STIF-RATP qui se sont succédé depuis 2000, **aucun dispositif de remboursement de la dette n'est prévu.**

La RATP porte donc à son passif une dette, aujourd'hui de l'ordre de 4 Mds€, née de l'insuffisance globale de financement du système de transport urbain qu'elle exploite.

⁹ Hors immobilisations en cours.

¹⁰ En effet, les dépenses immobilisées font l'objet d'une dotation annuelle aux amortissements inscrite en charge au compte de résultat pendant que, parallèlement, les subventions font l'objet d'une reprise annuelle enregistrée en produit. Par exemple, pour un actif d'une valeur brute de 100 € subventionné à hauteur de 21% et amorti sur 10 ans, on trouvera chaque année pendant 10 ans au compte de résultat i) en charge, une dotation aux amortissements de 10 € et ii) en produit, une « quote-part de subvention virée au compte de résultat » de 2,1 €. L'ensemble équivaut à amortir l'actif à hauteur de seulement 100-21 = 79 €. En 2003, les reprises de subvention se sont élevées à 89 M€ pour 531 M€ de dotations aux amortissements sur immobilisations.

2. SOUS RESERVE DES REGLES DE LA DOMANALITE PUBLIQUE, LA RATP EST PROPRIETAIRE DE TOUT CE QU'ELLE A ACQUIS OU CREE DEPUIS 1948

2.1. Etat des lieux d'une propriété morcelée

Le régime de propriété des biens affectés aux exploitations de la RATP ne peut être établi qu'au terme d'une analyse approfondie des conséquences combinées des textes successifs qui organisent les transports en Ile-de-France depuis 1948. Or **en l'absence de dispositions définissant clairement la propriété des biens, toute analyse de ce type laisse subsister une part d'incertitude.** Selon la mission, toutefois, c'est l'interprétation suivante qui rend le meilleur compte de l'état du droit positif :

- le STIF est propriétaire d'un ensemble fini de biens qui lui ont été transférés par la loi de 1964 portant réorganisation de la région parisienne, ensemble qui n'a évolué que par le dispositif du remploi ;
- l'Etat, de même, est propriétaire de biens dont il a confié l'exploitation à la RATP à la fin des années soixante ou au début des années soixante-dix, soit, pour l'essentiel, des tronçons des lignes A et B du RER¹¹ ;
- la RATP exploite également d'autres biens dont le régime de propriété est spécifique : il s'agit principalement de la ligne de tramway T2, établie sur une plate-forme indépendante du domaine routier et appartenant à RFF, et des infrastructures d'Orlyval, concédées par le STIF¹² ;
- **au cas général, la RATP est propriétaire de l'ensemble des infrastructures et équipements qu'elle a acquis ou créés depuis son institution en 1948.**

Tous ces biens, quel que soit leur propriétaire, sont affectés aux services confiés à la RATP et exploités de manière intégrée.

La RATP est par ailleurs propriétaire de tous les autres biens nécessaires à l'exploitation des services qui lui sont confiés, en particulier le matériel roulant.

Le tableau suivant résume ces conclusions :

¹¹ Ces biens font également l'objet d'un dispositif de remploi.

¹² Ces deux infrastructures, qui relèvent d'une analyse spécifique, font l'objet d'une fiche technique dont les éléments ne sont pas repris dans la présente synthèse. Elles sont enregistrées dans les comptes de la RATP pour des valeurs nettes comptables respectives de 17,7 M€ et de 2,4 M€ au 31 décembre 2003.

Tableau : Régime de propriété des équipements et infrastructures exploités par la RATP

Catégorie	Propriétaire	Source de propriété
Réseau de métro		
Lignes de métro construites avant 1948*	STIF	Transfert par la loi de 1964
Prolongements construits après 1948*	RATP	Construits par la RATP après 1948
Ligne 14 (METEOR)	RATP	Construite par la RATP après 1948
Réseau de RER		
Ligne A entre Saint-Germain-en-Laye et Nanterre-Préfecture*	Etat	Ligne confiée par l'Etat à la RATP en 1972
Ligne A entre Vincennes et Boissy-Saint-Léger*	Etat	Ligne confiée par l'Etat à la RATP en 1967
Ligne A entre Nanterre-Préfecture et Vincennes*	RATP	Section construite par la RATP après 1948
Ligne A entre Vincennes et Marne-la-Vallée*	RATP	Section construite par la RATP après 1948
Ligne B entre Massy-Palaiseau et Saint-Rémy-lès-Chevreuse*	Etat	Ligne confiée par l'Etat à la RATP en 1964
Ligne B entre Luxembourg et Massy-Palaiseau / Robinson (fourche à Bourg-la-Reine)*	STIF	Transfert par la loi de 1964 (ancienne « ligne de Sceaux »)
Ligne B entre Gare du Nord et Luxembourg*	RATP	Section construite par la RATP après 1964
Autres infrastructures		
Funiculaire de Montmartre	STIF	Transfert par la loi de 1964
Tramway T1*	RATP	Construit après 1948
Tramway T2*	RFF	Accession sur emprises RFF
Orlyval*	STIF	Concession par le STIF
Equipements et immeubles tertiaires		
Dépôts de bus	STIF (17 dépôts)** RATP (9 dépôts)	Transfert par la loi de 1964 Construits après 1948
Ateliers du matériel roulant ferroviaire	STIF (11 ateliers)** Etat (2 ateliers)*** RATP (5 ateliers)	Transfert par la loi de 1964 Dépendances de la ligne A ou de la ligne B Construits par la RATP après 1948
Ateliers d'entretien et de maintenance des bus	STIF (2 ateliers) STIF (4 ateliers)** Etat (1 atelier) RATP (6 ateliers)	Transfert par la loi de 1964 Transfert par la loi de 1964 Dépendance de la section Vincennes-Boissy de la ligne A (Nogent) Construits par la RATP après 1948
Autres ateliers	STIF (20 immeubles, dont la Maison de la RATP) RATP (7 immeubles)	Transfert en 1964 ou emploi et accession
Immeubles tertiaires		Construits par la RATP après 1948

* Cf. cartes en pièces jointes.

** Régime de propriété parfois plus complexe du fait de l'acquisition par la RATP de parcelles contiguës pour l'extension des équipements

*** Dont l'atelier de Massy : régime de propriété en réalité plus complexe (propriété foncière morcelée entre l'Etat, le STIF et la RATP)

2.2. Les biens exploités par la RATP sont soit mis à sa disposition, soit sa propriété pour ce qu'elle crée ou acquiert

Certains éléments de l'analyse juridique qui va suivre font l'objet d'une fiche technique détaillée présentée dans un volume séparé.

2.2.1. Les textes qui fondent le régime de propriété des biens sont au nombre de trois

En premier lieu, la **loi n°48-506 du 21 mars 1948** relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne :

- met fin aux conventions de concession ou d'affermage aux termes desquelles la ville de Paris et le département de la Seine avaient jusqu'alors fait exploiter leurs lignes de transports en commun de voyageurs, qu'il s'agisse de métro, du funiculaire de Montmartre ou de bus (article 3) ;
- crée la RATP pour prendre en charge l'exploitation de cet ensemble de lignes et celle des autres lignes qui pourraient lui être confiées, et pour, le cas échéant, assurer la construction et l'équipement de lignes à créer (article 2) ;
- dispose que les biens mobiliers et immobiliers affectés à l'exploitation des réseaux antérieurement concédés ou affermés sont mis à la disposition de la RATP (article 8) ;
- indique que ces dispositions n'ont pas pour effet de modifier la condition des biens du domaine public relevant des collectivités locales (article 7) ;
- prévoit le sort des biens immobiliers exploités par la régie en cas de désaffectation des lignes ou installations et les modalités de détermination de ce sort en cas de liquidation de la RATP (article 10).

Cette loi a été abrogée par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, mais on verra plus loin que certaines de ses dispositions produisent encore des effets (cf. infra, section 2.2.4.).

En deuxième lieu, la **loi n°64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne fait disparaître le département de la Seine**. Son **article 19** prévoit que « *lorsqu'ils sont affectés aux exploitations confiées à la RATP, les immeubles du département de la Seine et de la ville de Paris, les meubles corporels ou incorporels de ces collectivités, ainsi que les droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens, sont transférés au [STIF, alors STP]* ». Cette disposition est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1968. Un décret en conseil d'Etat du 14 juin 1969 en précise la portée.

En troisième lieu, le **cahier des charges de la RATP, approuvé par le décret n°75-470 du 4 juin 1975**, regroupe dans un titre VI des dispositions relatives au domaine. En particulier, son article 6.1. dispose :

« Les biens immobiliers affectés aux exploitations de la RATP comprennent :

- *des biens appartenant à l'Etat, qui sont constitués par les voies ferrées d'intérêt général et leurs annexes nécessaires à l'exploitation composant le réseau régional ;*
- *des biens appartenant au [STIF, alors STP] qui sont constitués, d'une part, par les biens de l'ancien département de la Seine et de la ville de Paris, au nombre desquels figurent notamment les lignes du métro urbain construites avant le 1^{er} janvier 1968, dont le transfert au syndicat a été opéré par la loi [de 1964] et, d'autre part, par les prolongements, et leurs annexes nécessaires à l'exploitation, des lignes du métro urbain réalisés ultérieurement ;*
- *des biens appartenant à la RATP acquis ou construits par elle-même pour son propre compte.*

Les actes qui confieront éventuellement à la RATP la construction ou l'exploitation d'autres lignes ou réseaux fixeront le régime des biens en dépendant ».

Moins fondamentalement, d'autres textes, en particulier l'article 3 du décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France définissent un dispositif dit « de **emploi** » par lequel, *« lorsqu'un immeuble est désaffecté pour être remplacé par une installation répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique, la régie peut être autorisée par le syndicat à procéder, après accomplissement des formalités relatives à la désaffectation, à une opération d'échange ou de cession permettant de réemployer la valeur de l'ancienne installation dans la construction nouvelle »*. On reviendra plus loin sur ce dispositif.

Par ailleurs, c'est à la **lumière de l'ensemble des textes qui organisent les transports en Ile-de-France**, en particulier ceux qui instituent le STIF et la RATP, que doit s'analyser le régime de propriété des biens.

Enfin, comme on l'a déjà signalé plus haut, le régime de propriété de certains biens appelle une analyse spécifique, qui fait l'objet d'une fiche technique mais n'est pas reprise dans la présente synthèse.

2.2.2. Pour établir le régime de propriété des biens exploités par la RATP, il faut répondre principalement à deux questions

Le texte le plus explicite quant au régime de propriété des biens exploités par la RATP est certainement **l'article 19 de la loi de 1964** : s'agissant au moins des biens remplissant la double condition d'avoir appartenu à la ville de Paris et au département de la Seine avant le 1^{er} janvier 1968 et d'avoir été, alors, *« affectés aux exploitations de la RATP »*, il ne fait aucun doute que la propriété du STIF est établie.

Une **première question** se pose néanmoins sur la **portée de ce transfert**, notamment au regard du cahier des charges de 1975 dont l'article 6.1. fait figurer au nombre des biens appartenant au STIF les prolongements des lignes de métro urbain réalisés postérieurement au 1^{er} janvier 1968.

En effet, on peut interpréter l'article 19, soit comme transférant au STIF un « stock » de biens, soit comme lui transférant, y compris pour l'avenir, un droit de propriété sur les biens qui viendraient à être affectés aux exploitations de la RATP, ou à tout le moins sur ceux de ces biens qui, dans les régimes de concession et d'affermage en vigueur avant 1948, auraient appartenu aux collectivités locales. La mission a acquis la conviction que la première de ces interprétations doit prévaloir.

La **deuxième question** porte sur la **place de la propriété dans l'organisation des transports en Ile-de-France**, au regard notamment de la nature des deux établissements publics sans équivalent que sont le STIF et la RATP. Elle peut être formulée de la manière suivante : ce que la RATP a acquis ou construit depuis sa création en 1948, l'a-t-elle acquis ou construit pour son propre compte, l'a-t-elle toujours acquis ou construit pour le compte d'une autre personne publique, ou l'a-t-elle, enfin, acquis ou construit pour le compte d'une personne publique qu'il revenait à l'autorité compétente de désigner dans chacune des décisions chargeant la RATP d'une construction ?

Dans les deux derniers cas, et c'est la **troisième question, pour le compte de quelle autre personne publique** la RATP aurait-elle constitué ces actifs ? Cette interrogation renvoie en fait à une **incertitude sur la capacité du STIF à être maître d'un ouvrage**.

La mission est moins certaine de la réponse à ces deux dernières questions : dans chaque hypothèse quant à la deuxième question, il est possible d'interpréter la succession des textes depuis 1948 d'une manière cohérente. Néanmoins, à l'issue de ses recherches, **la mission estime que la première thèse, selon laquelle la RATP acquiert et produit pour son propre compte, reflète mieux l'état du droit positif**, dans lequel, on l'a vu, le modèle francilien d'organisation des transports de voyageurs est radicalement différent de celui qui prévaut en province.

2.2.3. La loi de 1964 transfère au STIF un ensemble fini de biens arrêté au 1^{er} janvier 1968

Dans une note transmise par le STIF à la mission, **le cabinet SEBAN, conseil juridique du STIF, considère que la loi de 1964, complétée par le décret de 1969, rend le STIF propriétaire de l'ensemble du réseau urbain de métro, prolongements et METOR compris**.

A l'appui de cette thèse, il avance trois arguments principaux.

Premièrement, le décret de 1969, qui fait la liste des biens transférés au STIF, précise, s'agissant des lignes de métro, qu'elles sont à considérer « *tréfonds, sol et construction, y compris les voies de garage et de raccordement, les stations, leurs accès et ouvrages de correspondances, les sous-stations et ateliers souterrains et, d'une manière générale, tous les compléments, accessoires et dépendances desdites lignes et installations* ». Pour le cabinet SEBAN, l'utilisation du terme « *accessoires* » renvoie à la théorie jurisprudentielle dite « de l'accessoire », laquelle « *étend le régime de la domanialité publique aux biens qui soit, par leur situation, sont inséparables physiquement des dépendances du domaine public, [...] soit, par leur fonction, [...] présentent une utilité pour l'usage du bien principal* »¹³. Dans cette perspective, les prolongements pourraient être considérés comme des accessoires et, alors même qu'ils n'existaient pas encore en 1964, avoir été ainsi transférés par la loi.

¹³ Citation extraite de la note du cabinet SEBAN

Deuxièmement, le cabinet SEBAN analyse les conclusions du commissaire du gouvernement, M. ROUGEVIN-BAVILLE, suivies à l'occasion d'un arrêt du Conseil d'Etat rendu en assemblée le 18 juillet 1973. Le Conseil d'Etat avait alors à se prononcer, à la demande de la ville de Paris, sur la question de la légalité du décret de 1969 en tant qu'il prononçait le transfert de dix-huit biens immobiliers dont la ville de Paris contestait qu'ils aient été affectés aux exploitations confiées à la RATP au 1^{er} janvier 1968. Observant que ces biens leur étaient affectés à l'entrée en vigueur de l'article 8 de la loi de 1948 et n'avaient pas fait l'objet depuis lors de la remise aux collectivités prévue en cas de désaffectation, le Conseil d'Etat avait conclu à la légalité du décret. Or à cette occasion, le commissaire du gouvernement relevait que « *la loi aurait pu se contenter de régler le sort [des biens des départements supprimés], sans toucher à ceux qui appartenaient à la ville de Paris, puisque cette collectivité subsistait* » mais qu'il avait « *paru plus expédient au législateur de simplifier et d'unifier la situation domaniale de tous les biens utilisés par la RATP, quelle que soit leur origine* ».

Dans cette perspective, le cabinet SEBAN indique « *que si l'un des objectifs du législateur en 1964 était d'unifier le régime domanial des biens exploités par la RATP en transférant au STP l'ensemble du réseau des lignes de métro existantes, il paraît logique d'en déduire qu'à défaut de dispositions législatives contraires, aussi bien les prolongements de ces lignes, que les lignes éventuellement construites depuis font partie du domaine public du Syndicat* ». Au titre de ces lignes nouvelles de métro figure à ce jour la seule ligne METEOR.

Troisièmement, toujours selon le cabinet SEBAN, l'article 6.1. du cahier des charges de 1975 « *confirme [...], en des termes très explicites, que le STIF est devenu propriétaire, au fur et à mesure de leur réalisation, des prolongements de lignes réalisés postérieurement au 1^{er} janvier 1968* ».

La mission récuse toutefois cette interprétation.

En effet, tout d'abord, la théorie jurisprudentielle de l'accessoire ne s'applique pas à la *propriété* d'une personne publique donnée, mais à la qualification de *domaine public*, en renvoyant à une distinction entre dépendances principales et dépendances accessoires du domaine public, au regard de laquelle les prolongements entrent à l'évidence dans la première catégorie. Au reste, les prolongements réalisés avant 1948 étaient propriétés du département de la Seine et non de la ville de Paris, qui ne possédait que le réseau *intra muros*¹⁴.

Dans cette perspective, précisément, si la volonté d'unification du régime domanial des biens affectés aux exploitations confiées à la RATP s'est certainement exprimée en 1964, rien n'indique qu'elle ne se soit pas exprimée sur un stock figé de biens, constitué notamment d'un réseau de métro dont la ville de Paris possédait une partie et le département de la Seine une autre partie. Au demeurant, s'agissant du réseau de métro et des dépôts de bus, aucun bien nouveau n'a été affecté aux exploitations de la RATP entre 1948 et 1968 et **les biens exploités par la RATP au 31 décembre 1967 étaient uniquement ceux que la loi de 1948 avait mis à sa disposition ou ceux qu'elle avait acquis par emploi.**

¹⁴ On observera qu'encore aujourd'hui, la ligne B du RER appartient, selon les tronçons, à la RATP, au STIF ou à l'Etat, et qu'elle est exploitée au nord de la station Gare du Nord par la SNCF et au sud de cette même station par la RATP.

Ensuite, ni la loi de 1964, ni le décret de 1969 n'ont pu avoir pour effet de transférer *pour l'avenir* des biens qui n'existaient pas encore et dont la réalisation même, pour l'essentiel, n'était pas encore décidée. La mission observe à cet égard que **le seul prolongement de ligne en chantier au 31 décembre 1967 n'est pas visé par le décret de 1969**. A l'inverse, l'unique tronçon qui se trouvait toujours en chantier au commencement de l'activité de la RATP, le 1^{er} janvier 1949, et qui fut achevé en 1950, y figure : déclaré d'utilité publique en 1929 et 1942 pour être établi par le département de la Seine, il s'est incorporé au domaine départemental au fur et à mesure que la préfecture de la Seine le réalisait et relève à ce titre de l'article 8 de la loi de 1948.

Enfin, **le cahier des charges de 1975, qui n'a que valeur réglementaire, ne peut pas ajouter au droit fixé par la loi de 1964 en ce qui concerne la propriété des biens**. Quelque louable qu'ait pu être l'intention simplificatrice des rédacteurs du décret, elle ne pouvait trouver à s'exprimer dans un texte de niveau réglementaire. Au reste, à l'exception de son dernier alinéa, l'article 6.1. ne se présente pas comme une disposition créatrice de droits mais comme un constat. La mission se borne à observer que ce constat est erroné. Il l'est d'ailleurs également en ce qui concerne le réseau régional, qu'il décrit comme appartenant entièrement à l'Etat.

Plus généralement, **contrairement à la loi de 1948, la loi de 1964 n'est pas une loi d'organisation des transports parisiens**. Elle s'est limitée à régler le statut d'un stock de biens en choisissant, parmi un ensemble de solutions dont aucune ne s'imposait absolument, un compromis rapprochant les positions des deux assemblées.

La loi de 1964, en effet, a été adoptée en procédure d'urgence, après de brefs débats dans chaque assemblée, et, malgré un vote de rejet en première lecture au Sénat, grâce à divers compromis en commission mixte paritaire.

Le projet initial du gouvernement était de transférer à l'Etat le domaine public du département de la Seine utilisé par la RATP – domaine qui ne comprenait pas le métro dans Paris – et à la régie le domaine privé. Sur la proposition de son rapporteur René CAPITANT, l'Assemblée avait préféré transférer l'ensemble du domaine à la RATP. Le rapporteur du Sénat préconisait la même solution. Les sénateurs toutefois avaient adopté, avant de rejeter le texte globalement, le retour au droit commun du partage entre départements.

Les circonstances du vote ne permettent donc pas, pour la mission, de prêter au législateur, au-delà de la lettre du texte, le projet d'un nouveau régime domanial des transports parisiens.

2.2.4. La RATP peut créer et acquérir pour son propre compte

La réponse à la deuxième question dépend largement de l'analyse de l'organisation institutionnelle des transports en Ile-de-France d'une part, de celle de la nature même de la RATP et du STIF d'autre part.

Pour cette analyse, **il est souvent nécessaire de revenir au texte qui a institué la RATP, c'est-à-dire à la loi de 1948**, alors que l'article 5 du texte initial de l'ordonnance de 1959¹⁵ disposait que « *la loi [de 1948] est abrogée* ». Ce retour à la constitution de la RATP est cependant nécessaire car l'établissement n'a jamais été

¹⁵ Cet article a disparu depuis lors.

« ré-institué » par un texte postérieur à l'ordonnance de 1959. De fait, l'article 2 de l'ordonnance indique encore aujourd'hui que « *la RATP, établissement public [...] institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi* ». Le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France précise que « *le régime domanial des biens affectés à la date du présent décret aux exploitations de la régie n'est pas modifié* ». En outre, l'article 19 de la loi de 1964 traite explicitement des biens « *affectés aux exploitations confiées à la RATP* », ce qui confirme que, restant chargée par l'ordonnance de 1959 de l'exploitation des lignes et réseaux qui lui avait été confiée par la loi de 1948, la RATP dispose également toujours des biens correspondants. Enfin, c'est en visant expressément les articles 8 et 10 de la loi de 1948 que le Conseil d'Etat a tranché, en 1973, l'affaire déjà évoquée plus haut.

Une première conception fait de la RATP un exploitant au sens où KEOLIS, par exemple, exploite comme fermier le réseau de transports en commun de la communauté urbaine de Lille.

Dans cette hypothèse, la RATP n'aurait pu créer et acquérir des biens que pour le compte des autorités qui organisent les services qu'elle exploite – on reviendra plus loin sur la nature de ces autorités.

Plusieurs dispositions peuvent être interprétées dans ce sens.

Aux termes mêmes de l'article 2 de la loi de 1948, tout d'abord, « *est institué, sous le nom de « Régie autonome des transports parisiens (RATP) », un établissement public, à caractère industriel et commercial, doté de l'autonomie financière et chargé, dans les conditions et limites définies ci-après, de l'exploitation des lignes de transports publics en commun de voyageurs concédées à la Compagnie du chemin de fer métropolitain [CFM], ou affermées à la Société des transports en commun de la région parisienne [STCRP], antérieurement à sa fusion avec la [CFM], ainsi que des lignes de transports en commun de voyageurs dont l'exploitation pourrait lui être confiée par application de l'article 39* ». La régie est donc « *chargée* » d'une exploitation qui lui est « *confiée* ». S'agissant en outre des lignes existantes au 1^{er} janvier 1949, les infrastructures sont clairement la propriété des collectivités locales, puisque la régie « *a, à l'égard de ces biens, la situation juridique des exploitants auxquels elle succède* » (article 8).

L'article 7 précise l'objet de la RATP :

« *La régie autonome est chargée, à partir de son premier jour de fonctionnement, de l'exploitation des réseaux de transports en commun de la ville de Paris et du département de la Seine, et des lignes de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne concédées ou affermées antérieurement à la [CFM] ou à la [STCRP].*

Par application des dispositions de l'article 39, 5°, la régie autonome peut également être chargée, à partir de la mise en vigueur du « plan d'aménagement et de répartition des transports », sur décision de l'assemblée générale de l'Office, et après avoir elle-même donné son avis, de l'exploitation des lignes et réseaux, soit antérieurement concédés ou affermés par des collectivités locales, soit non concédés, ni affermés, soit même à créer. Elle peut aussi être chargée de la construction et l'équipement de lignes à créer.

Les dispositions ci-dessus n'ont pas pour effet de modifier la condition juridique des biens du domaine public relevant des collectivités locales ».

L'ordonnance de 1959 distingue de même parmi les activités qui peuvent être confiées à la RATP l'exploitation de réseaux ou de lignes d'une part, la construction d'infrastructures d'autre part :

« La RATP [...] reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes [qui lui a été confiée en application de la loi de 1948].

Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles ».

Le cabinet SEBAN, pour sa part, rappelle que la doctrine fait de la RATP un modèle de « régie intéressée »¹⁶ et souligne que, sans résoudre à elle seule la question du régime de propriété des biens exploités, cette qualification emporte l'action de la RATP pour le compte de la collectivité organisatrice du service public et non pour son propre compte. Il relève ensuite que les réseaux mis à la disposition de la RATP en 1948, qu'il s'agisse de ceux qui existaient déjà ou de ceux que la RATP aurait à exploiter ou à construire, « étaient considérés comme appartenant aux collectivités locales concernées ».

Dans ce cadre, l'article 8 de la loi de 1948 procède à une mise à disposition classique dans les cas de délégation de service et l'article 10 renforce l'idée selon laquelle « la RATP dès 1948 ne pouvait ni être propriétaire des lignes déjà existantes ni devenir propriétaire des lignes dont elle assurait pourtant la création »¹⁷. Cet article 10 est en effet rédigé comme suit :

« En cas de désaffectation des lignes ou installations, les biens immobiliers, mis à la disposition de la régie autonome par application des dispositions précédentes, sont remis aux collectivités publiques dont ils relèvent.

En cas de liquidation de la régie autonome, l'actif, dont le sort n'est pas réglé par l'alinéa précédent, sera réparti entre les collectivités locales intéressées. Cette répartition sera effectuée sur proposition de l'assemblée générale de l'Office par un décret contresigné par les ministres des travaux publics et des transports, de l'intérieur, des finances et des affaires économiques ».

Or une lecture opposée des mêmes dispositions est possible et aussi cohérente.

De même que la loi de 1964, les dispositions de la loi de 1948 relatives à la propriété des biens peuvent en effet recevoir une interprétation « dynamique » telle que celle que propose le cabinet SEBAN, mais également une interprétation « historique » ou « figée », qui laisse entièrement ouverte la question du régime des biens créés ou acquis par la RATP.

¹⁶ « Le statut de la RATP (créée par la loi du 21 mars 1948, sous la forme d'un établissement public national industriel et commercial) illustre ce que peut être la technique de la régie intéressée », René CHAPUS, *Droit administratif général*, cité par le cabinet SEBAN. On notera cependant que le professeur Chapus se réfère en l'espèce non pas au contrat de régie intéressée mais seulement à ses techniques de mise en œuvre. Or les relations instituées entre la RATP et le STIF appellent, comme les relations contractuelles d'un fermier avec une collectivité locale, des calculs de subventions. Ces calculs peuvent être opérés selon des techniques identiques, sans pour autant que leurs fondements en droit soient les mêmes.

¹⁷ Citation extraite de l'étude du cabinet SEBAN.

Il faut observer, tout d'abord, que le régime de propriété du « stock » de biens en service au 1^{er} janvier 1949 ne suscite aucune incertitude : entre 1948 et 1968, ils sont restés propriétés des collectivités locales qui les exploitaient antérieurement sous des régimes de concession ou d'affermage, comme le rappelle à plusieurs reprises la loi de 1948 ; après 1968, ils sont propriétés du STIF en application de la loi de 1964.

Mais s'agissant des biens acquis ou créés par la RATP depuis 1948, que disent les textes ?

L'article 7 de la loi de 1948 précise que « *les biens du domaine public relevant des collectivités locales* » ne changent pas de régime juridique, mais rien n'indique que les biens créés ou acquis par la RATP fassent partie dudit domaine public des collectivités locales.

L'article 8 n'indique rien non plus sur les biens créés ou acquis par la RATP.

L'article 9 s'intéresse au cas où la régie reprend l'exploitation d'une ligne existante, en prévoyant les modalités de détermination des biens « *mobiliers et immobiliers qui devront être mis à disposition de la régie par application de l'article 8 et lui sont indispensables pour assurer la bonne marche du service nouveau qui lui est confié. [...] L'exploitant antérieur sera indemnisé* ». L'article éclaire d'autant moins le régime des biens acquis ou créés par la RATP que, parmi les trois possibilités de charger la RATP de services nouveaux ouvertes par l'article 7, il ne vise pas celle qui concerne les lignes « *à créer* ».

Seul l'article 10 traite des biens acquis ou créés par la RATP. Or son objet est clair :

- le premier alinéa vise l'ensemble des biens mis à disposition de la RATP soit dès le 1^{er} janvier 1948, soit lorsqu'elle a repris l'exploitation de services existants : si les lignes ou installations correspondantes sont désaffectées, les biens reviennent logiquement aux « *collectivités publiques dont ils relèvent* » ;
- le deuxième alinéa vise précisément « *l'actif dont le sort n'est pas réglé par l'alinéa précédent* », c'est-à-dire nécessairement les biens créés ou acquis par la RATP, puisque tous les autres relevaient déjà d'une collectivité publique quand la RATP a été chargée de leur exploitation.

Pour ces biens qui ne relèvent pas d'une collectivité publique identifiée, l'article 10 prévoit qu'en cas de liquidation de la RATP, ils seront répartis entre « *les collectivités locales intéressées* ». Cette répartition sera effectuée par décret, sur proposition de l'assemblée générale de l'Office.

Il reste un cas dont la loi ne dit rien : c'est celui des biens acquis ou créés par la RATP et désaffectés « du vivant » de l'établissement. C'est qu'il est clair pour le législateur que la RATP, après désaffectation, dispose librement du produit de leur vente.

C'est de fait ce qu'exposait le rapporteur de la loi à l'Assemblée nationale, qui consacre un commentaire à l'article 10 :

« La régie se trouvera nanti d'un actif ayant nécessité, notamment pour les biens immobiliers, une dépense d'établissement considérable (infrastructure des lignes du réseau ferré notamment).

Aussi longtemps que ces biens resteront en service pour les transports assurés par la régie, ils seront entretenus par celle-ci, qui supportera également les charges d'amortissement des emprunts correspondants.

En cas de désaffectation, sa propriété (d'une valeur vénale d'ailleurs bien réduite par la désaffectation) fera retour aux propriétaires actuels (ville de Paris, par exemple, pour le réseau souterrain).

Le retour, en cas de désaffectation, n'a été prévu que pour les biens immobiliers. Quant aux biens mobiliers (voitures notamment) devenus inutiles au service, la régie fera entrer le produit de leur aliénation dans ses recettes.

*Les observations qui précèdent concernent le cas, traité à l'alinéa 1^{er}, des biens immobiliers existants avant la création de la régie, **mais il faut prévoir le cas de tout l'actif immobilier qu'elle se créera elle-même en cours d'existence.***

Aussi longtemps que cet actif sera affecté au service de la régie, la question de propriété, du droit de disposer, ne se pose pas. En cas de désaffectation, si la régie continue son fonctionnement avec d'autres lignes, le bien désaffecté qui n'est pas grevé de la clause de retour prévue à l'alinéa 1^{er} sera aliéné par la régie qui comprendra dans ses recettes générales la recette provenant de cette aliénation.

Mais si la régie disparaît tout entière, la répartition de l'actif sera faite par la loi de liquidation et l'alinéa 2 précise que l'actif ne pourra être réparti qu'entre les collectivités publiques, à l'exclusion de toute attribution à des particuliers, employés, prêteurs ou autres ».

On ne saurait dire plus clairement que, contrairement à ce qu'indique le cabinet SEBAN, la RATP de 1948 pouvait créer et acquérir pour son propre compte.

Dans la pratique, cependant, les infrastructures et les équipements ne se sont pas développés entre 1948 et 1968. Seul le matériel roulant a été pour partie renouvelé.

De plus, la RATP de 1948 était alors le seul établissement public concerné par les services qu'elle exploitait. Or non seulement l'ordonnance de 1959 abroge la loi de 1948, mais en outre elle fait surgir un autre établissement doté de la personnalité morale dans le paysage institutionnel : le STP, qui deviendra le STIF.

2.2.5. Des incertitudes demeurent quant à la capacité du STIF à être maître d'un ouvrage

L'analyse du cabinet SEBAN fait de la RATP une « régie intéressée » des collectivités publiques.

Mais de quelles collectivités publiques s'agit-il ?

La loi de 1948 organise une coordination qui prive les communes et les départements d'une partie de leur compétence de droit commun sur l'organisation des transports de voyageurs, en les soumettant aux décisions d'un organisme qui s'apparente à un service du ministère des travaux publics, l'Office des transports parisiens. Dans ce contexte, si la RATP avait opéré pour le compte d'une autre personne publique, il n'aurait pu s'agir que des collectivités locales concernées ou de l'Etat.

L'ordonnance de 1959 constitue entre l'Etat, la ville de Paris et les départements de la région parisienne un syndicat doté de la personnalité morale. Les compétences d'organisation transférées à ce syndicat sont de même nature que celles de l'office : il s'agit non pas d'organiser directement des services de transport, mais d'organiser, de réguler, les activités de transport. Les membres du syndicat¹⁸ perdent encore un peu plus leur compétence en matière de transport car leur droit de propriété sur les biens affectés aux exploitations est encore dégradé. En effet, jusqu'alors, ils conduisaient directement les procédures de désaffectation et de mutation des biens ne répondant plus aux exigences de l'exploitation ; le cas échéant, ils indemnisaient la RATP à hauteur de la valeur du bien dont ils l'avaient privée. Ces procédures sont désormais conduites sous l'égide du STIF et les circuits financiers correspondants sont simplifiés. En effet, l'article 3 du décret de 1959 dispose :

« En cas de déclassement d'une ligne ou d'une installation, les biens immobiliers correspondants sont remis aux collectivités publiques propriétaires.

Toutefois, lorsqu'un immeuble est désaffecté pour être remplacé par une installation répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique, la régie peut être autorisée par le syndicat à procéder, après accomplissement des formalités relatives à la désaffectation, à une opération d'échange ou de cession permettant de remployer la valeur de l'ancienne installation dans la construction nouvelle ».

Ainsi, tant qu'une ligne n'est pas déclassée, ce n'est pas la collectivité concernée mais le syndicat qui décide des réaménagements éventuels des dépendances qui y sont rattachées.

On peut lire dans ces dispositions l'émergence du syndicat comme nouvel acteur compétent pour prendre certaines décisions relatives aux biens. Mais on peut tout aussi bien y voir le renforcement de l'affectation à la RATP des biens nécessaires à ses exploitations : désormais, non seulement la RATP en dispose lorsqu'ils sont affectés, mais elle peut également, sur décision d'un syndicat au sein duquel les propriétaires des biens ne sont pas nécessairement représentés, remployer leur valeur en cas de désaffectation. Dans ce dispositif, il est difficile de dire qui, du STP ou de la RATP, dispose d'un quasi-droit de propriété sur le patrimoine affecté des collectivités locales. La mission estime que dans le contexte de 1959, où le STP succédait à un office qui n'avait aucune vocation à posséder des infrastructures, c'est plutôt vers l'unification de l'ensemble des biens affectés sous la propriété ou la quasi-propriété de la RATP que tend l'ordonnance¹⁹.

¹⁸ Et les communes de la région parisienne qui, en dehors de la ville de Paris, n'en sont pas membres, mais dont le patrimoine mis à la disposition de la RATP est en tout état de cause limité.

¹⁹ Présomption renforcée de ce que l'autonomie de gestion du STP originel à l'égard de l'Etat était en pratique nulle.

La loi de 1964 dote explicitement le STP d'un domaine, sans pour autant modifier les missions de l'établissement. Mais, dans la continuité du mouvement précédent, s'agit-il de renforcer les compétences patrimoniales du STP ou la capacité de la RATP à disposer du domaine des collectivités ? Là encore, la mission penche, quoique sans certitude absolue, en faveur de la deuxième solution.

La loi SRU a fait entrer la région – mais toujours pas les communes autres que la ville de Paris – au conseil d'administration du STP, dont le ressort territorial s'étend désormais par détermination de la loi²⁰ à l'ensemble de la région d'Ile-de-France et qui devient le STIF. Elle ne change toujours pas les missions du STIF définies à l'article 1 de l'ordonnance de 1959, mais cette réforme est plus essentielle que les précédentes, dans un contexte où le modèle de la délégation n'est plus contesté comme il le fut après la guerre. Le STIF, par exemple, doit désormais passer avec la RATP, avec la SNCF et avec les autres transporteurs des conventions pluriannuelles qui « *précisent la consistance et la qualité du service attendu* », à la manière d'une commune ou d'un EPCI déléguant, en province, l'exploitation d'un service. Rappelons cependant que, chargés de ces services sous le régime du décret de 1949, ces exploitants demeurent titulaires sans limitation de durée des droits exclusifs qui s'y attachent.

Ainsi, au-delà du droit, la perception de la nature du STIF semble progressivement se modifier et, avec elle, celle de ses relations avec la RATP, qui se rapprochent des rapports qu'entretient une collectivité avec un délégataire. A certains égards, c'est cette conception qu'ont déjà manifestée les rédacteurs du cahier des charges de 1975.

Cette évolution, cependant, **n'a pas été transposée explicitement en droit positif**. Elle est surtout, **explicitement, contredite sur le plan financier** : la dette de la RATP, comme on l'a vu, n'a cessé de croître depuis plus de vingt ans, ce qui n'est guère conforme à l'architecture financière normale d'un régime de délégation.

En outre, aucune des décisions qui ont confié des exploitations nouvelles à la RATP depuis 1948 n'a explicitement précisé le régime de propriété des biens que la RATP serait amenée à créer pour ces exploitations, même dans le cas de METEOR, qui est pourtant une ligne entièrement nouvelle, bien identifiée, qui plus est construite dans le cadre d'un cahier des charges dont l'article 6.1. dispose, en son dernier alinéa, que « *les actes qui confieront éventuellement à la RATP la construction ou l'exploitation d'autres lignes ou réseaux fixeront le régime des biens en dépendant* ».

Dans ce cadre, selon la mission, la RATP tient de la loi de 1948 un droit de posséder les équipements et les infrastructures qu'elle a créés ou acquis qui doit prévaloir sur le droit de même nature que le STIF tient d'une assimilation implicite à une collectivité locale dans une interprétation moderne de ses textes institutifs, même si l'évolution récente desdits textes renforce cette interprétation.

Au demeurant, outre les équipements et infrastructures qui existent aujourd'hui, qu'en sera-t-il de ceux que la RATP serait amenée à réaliser à l'avenir ? En particulier, dans quelle mesure le dernier alinéa de l'article 6.1. du décret de 1975 pourrait-il être appliqué ?

²⁰ Jusqu'à cette date, c'est le gouvernement qui fixait par décret la zone de compétence du STP. Cette zone correspondait depuis 1991 avec la région mais avait été par le passé sensiblement moindre.

Cette question renvoie à un débat, déjà ancien, sur la **capacité du STIF à être maître d'ouvrage**.

Ainsi, par un courrier en date du 25 mars 1996, le vice-président du STP indiquait au directeur des transports terrestres que « *le STP [souhaitait] se donner les moyens juridiques d'intervenir en matière foncière en prévision de la constitution de nouvelles installations de transports, et de réaliser et exploiter les nouvelles installations, en passant des conventions, ceci afin de promouvoir des sites propres dont la réalisation est en panne depuis de nombreuses années par manque de motivation des collectivités territoriales* ». Il précisait que « *le statut du STP ne lui [permettait] pas [...] de telles interventions car en vertu du principe de spécialité des établissements publics, la définition des compétences du STP qui résulte de l'article 1^{er} de l'ordonnance du 7 janvier 1959 est limitative* ». Le vice-président du STP pria le directeur des transports terrestres de saisir le Conseil d'Etat de la question de savoir si la modification souhaitée du statut du STP pouvait se faire par la voie réglementaire, comme l'indiquait son conseiller juridique, M^{me} Christine MAUGÛE.

Le nœud du problème est schématiquement le suivant :

- un maître d'ouvrage est nécessairement maître de l'ouvrage, c'est-à-dire propriétaire ;
- or une personne publique ne peut posséder un bien qu'en vue de l'utiliser pour servir un intérêt public qu'elle incarne ;
- mais la spécialité du STP, telle qu'elle résulte de la combinaison des dispositions de l'ordonnance de 1959²¹ et des textes pris pour son application, ne lui permet pas, si elle est entendue limitativement comme la jurisprudence impose qu'elle le soit, d'exploiter directement un service de transport – ni, par conséquent, d'en concéder l'exploitation puisqu'en principe, une personne publique ne peut « faire faire » que ce qu'elle a compétence pour faire elle-même ;
- le STP ne peut donc acquérir de terrains, d'équipements ni d'infrastructures, puisque sa spécialité ne lui permettrait pas d'en user.

Dans cette perspective, si, comme le prévoit le dernier alinéa de l'article 6.1. du cahier des charges, les actes qui confieraient à la RATP la construction ou l'exploitation d'une ligne ou d'un réseau devaient fixer le régime de propriété des biens en dépendant, ils ne pourraient, en tout état de cause, désigner le STIF comme propriétaire. En revanche, la possibilité reste ouverte de faire d'une commune ou d'un EPCI, voire de l'Etat, le propriétaire de ces biens.

²¹ Dispositions qui, selon le Conseil constitutionnel, fixent « *la mission confiée à cet organisme dans l'organisation générale des transports en commun de voyageurs dans la région parisienne* » (décision n°67-47 L du 12 décembre 1967).

Mais en 1993, le Conseil d'Etat avait admis, incidemment, que le STP ait pu concéder l'exploitation d'Orlyval²². Ce n'est pas sur l'irrégularité de la concession, en effet, que le Conseil d'Etat s'est fondé pour annuler la déclaration d'utilité publique d'Orlyval, mais sur celle de la procédure utilisée. Suivant les conclusions de son commissaire du gouvernement, M. Christian VIGOUROUX, le Conseil avait estimé que, compte tenu de ses missions, le STP agissait pour le compte de l'Etat ; que, par conséquent, les lignes décidées par le STP étaient des lignes d'intérêt général dont seul un décret pouvait déclarer l'utilité publique ; qu'ayant été prononcée par arrêté, la déclaration d'utilité publique d'Orlyval devait être annulée.

Néanmoins, dans une note transmise par courrier du 20 mai 1998 du vice-président du STP au ministre de l'équipement, le conseil du STP écrivait :

« Le fait est que le STP a été amené au moins à deux reprises à jouer le rôle d'autorité concédante : pour Orlyval et pour le SK²³ de Noisy-le-Grand [...]. Or dans la mesure où le contrat de concession s'analyse comme un transfert de maîtrise d'ouvrage, il en découle que le STP est dans ce cas le détenteur originel de la maîtrise d'ouvrage. Le STP a d'ailleurs, dans le cas du SK de Noisy-le-Grand, assuré lui-même la construction du système de transport, qui a été ensuite remis à la disposition de la société concessionnaire. Une autre conséquence nécessaire de la conclusion de contrats est que le STP aurait vocation à assurer lui-même l'exécution du service de transport [...]. S'il y a délégation, cela veut bien dire que le STP a vocation à assurer lui-même l'exécution du service. Néanmoins j'estime que cette interprétation est erronée et qu'en tout état de cause, le décalage que l'on observe entre le droit et la pratique ne permet pas de donner une assise juridique solide au rôle de maître d'ouvrage d'infrastructures de transport que souhaite développer le STP ».

Ces documents sont annexés à un volumineux rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées en date du 26 juillet 1999 intitulé *Les « TCSP » (transports en commun en site propre) en Ile-de-France : des méthodes et de l'organisation les plus efficaces pour les réalisations prévues au 12^{ème} Plan²⁴*. Ce rapport, suivi d'un avis, s'étend notamment longuement sur la relation du STP à la maîtrise d'ouvrage.

La mission n'entend pas trancher ce débat complexe, qui cependant appelle, selon elle, quatre observations.

Premièrement, **en l'état actuel du droit, il faut solliciter de la lettre des textes une interprétation large de la spécialité du STIF pour lui reconnaître une capacité de maîtrise d'ouvrage.** Il faut, par exemple, considérer que le transfert de 1964 a changé la nature même de l'établissement. Notamment à la lumière de la jurisprudence sur Orlyval et des évolutions ultérieures de la législation – avec en particulier l'entrée de la région au conseil d'administration du STIF –, cette interprétation n'est pas dépourvue de tout fondement. Elle reste toutefois une interprétation.

²² Arrêt du 18 juin 1993, M. Jean LOUVRIER

²³ SK : service de petites cabines de 10 à 20 places tractées par un câble, roulant sur des rails et se succédant à vingt secondes d'intervalles. L'exploitation de la ligne de Noisy-le-Grand, concédée par le STP en 1991, a cessé en 1999.

²⁴ Rapport de MM. Emmanuel BOUIS et Michel GERARD, ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées et avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, affaire n°1998-0117-01

Deuxièmement, **la motivation du STIF à être maître d'ouvrage n'est pas claire**. Elle peut être de deux ordres très différents. Le premier, évoqué par le vice-président du STP en 1996, est une préoccupation d'efficacité dans la mise en œuvre des projets affectant le domaine public routier face à des collectivités multiples parfois difficiles à motiver. Mais il faut observer, à cet égard, que le STIF souffrira vraisemblablement toujours, à l'instar de certains EPCI ou syndicats mixtes de province, de ne pas posséder de compétence en matière d'urbanisme et de voirie. L'idée qu'un STIF maître d'ouvrage pourrait, par exemple, emprunter la voirie de certaines communes contre leur gré paraît à ce stade difficilement envisageable. Le deuxième est la volonté de se ménager, pour le futur, la possibilité de réattribuer périodiquement l'exploitation d'une infrastructure pour garantir une certaine « contestabilité » des marchés, source, en principe, d'optimisation des coûts.

Troisièmement, **la nature du STIF après le retrait de l'Etat prévu par le projet de loi relatif aux responsabilités et aux libertés locales n'est pas claire non plus**. En 1993, en effet, le commissaire du gouvernement s'était appuyé sur une analyse des missions du STIF pour en déduire qu'il s'agissait **matériellement** d'un établissement public d'Etat, agissant pour le compte de l'Etat, lequel avait toute compétence pour concéder, éventuellement par l'intermédiaire de son établissement public STIF, cette infrastructure de transport. Or le projet de loi retire l'Etat du STIF mais, en première analyse, ne modifie pas fondamentalement les missions de l'établissement, qui devraient donc continuer d'en faire un établissement public de l'Etat – ce qui serait paradoxal s'agissant d'un organisme dont l'Etat, précisément, se retire et qui sera, **organiquement**, plutôt un établissement public régional. Mais la région n'a pas la compétence générale de l'Etat pour concéder une infrastructure de transports. Dès lors, de quelle collectivité le STIF tiendrait-il demain sa propre capacité à concéder ?

Enfin, ce n'est qu'en première analyse que le projet de loi ne modifie pas la spécialité du STIF. En effet, outre qu'il lui transfère la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires, qui relèvent aujourd'hui du département, il prévoit que **« le syndicat peut assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France »**. Il y a deux lectures possibles de cette disposition : soit il s'agit d'une mesure technique visant à renforcer les capacités de coordination de certains chantiers par le STIF, dans une mesure qui au reste demeurerait imprécise ; soit il s'agit d'accorder au STIF une véritable capacité de maîtrise d'ouvrage. Si tel est le cas, le STIF dans son rôle d'organisation des transports en Ile-de-France pourrait désormais s'attribuer à lui-même l'exploitation d'une ligne, qu'il pourrait éventuellement concéder. La RATP aurait en Ile-de-France un nouveau concurrent : le STIF. Est-il possible qu'une réforme aussi majeure prenne une forme aussi peu explicite ? Si le texte n'est pas modifié, il appartiendra sans doute au juge administratif, s'il est saisi d'un recours contre la décision du STIF de se confier à lui-même un service, de dire le droit.

2.3. Cette propriété s'entend sous réserve des règles de la domanialité publique

De nombreux biens exploités par la RATP se trouvent en sous-sol ou au-dessus du domaine public routier. Plus précisément, la RATP exploite trois catégories de biens :

- des immeubles indépendants du domaine public routier : il s'agit, notamment, des dépôts de bus, des ateliers du matériel roulant ferroviaire de surface, des immeubles tertiaires ;

- des infrastructures et équipements ressortissant du domaine public ferroviaire de surface, tels que l'ancienne ligne de Sceaux ;

- des immeubles étroitement dépendants du domaine public routier : il s'agit, principalement, des lignes « historiques » du métro et de leurs prolongements construits à partir des années soixante²⁵.

Il n'est pas inutile de rappeler, s'agissant de cette dernière catégorie, les techniques utilisées pour la construction de ces infrastructures : les stations du métro urbain « historique » ont été construites en tranchée ouverte²⁶ et les tunnels qui les relient ont été creusés par principe *au plus près de la surface* des voies dont ils suivent le tracé, conformément aux techniques minières traditionnelles²⁷.

Les biens de la première catégorie conservent clairement une valeur vénale, ne serait-ce que foncière, en cas de désaffectation. Ceux de la troisième en sont pour l'essentiel dépourvus si la ligne est déclassée.

Quoi qu'il en soit, au cas général, le réseau de métro est **occupant de domaines publics routiers** municipaux, départementaux ou nationaux. La RATP a du reste conclu avec la ville de Paris une convention d'occupation pour les infrastructures de la ligne 14²⁸.

Dès lors, s'agissant du domaine transféré par la loi de 1964, qui comprend l'essentiel du réseau de métro, une ambiguïté subsiste quant à la nature du transfert opéré : faut-il considérer que le législateur a implicitement procédé à un découpage en volume, transférant en pleine propriété au STP le volume strictement nécessaire pour contenir les ouvrages ainsi que les droits sur le domaine public routier nécessaires pour exploiter le métro ? Faut-il au contraire considérer qu'il lui a simplement reconnu un droit d'occupation ?

Dans ce second cas, les propriétaires du réseau de métro seraient la ville de Paris, l'Etat ou les départements concernés, le STP n'ayant reçu en 1964 que la jouissance d'un droit de gestion superposée.

La mission n'a pu trancher ce point. Il lui paraît cependant qu'il est de portée limitée.

²⁵ Le cas de METEOR et des prolongements du RER dans Paris, plus complexe, est étudié par la fiche technique relative aux questions de domanialité publique.

²⁶ Démontage de la chaussée, ouverture d'une tranchée, pose des rails, pose d'un plafond de poutres métalliques ou de maçonnerie, reconstitution d'une chaussée au-dessus de cette voûte.

²⁷ Les installations plus récentes comme METEOR et les prolongements du RER, en revanche, ont été creusées au tunnelier, généralement à une plus grande profondeur et en ligne droite sans considération du tracé des rues.

²⁸ C'est cependant la seule ligne dans Paris qui ait fait l'objet d'une telle convention.

En effet, tout d'abord, quand bien même le STIF ne serait qu'occupant d'un domaine public ne lui appartenant pas en pleine propriété, il resterait titulaire d'un droit que lui confère la loi de 1964 et qui peut s'évaluer au montant des travaux inscrits au bilan de la RATP.

Ensuite, la RATP est clairement désignée comme responsable à l'égard des tiers de la maintenance des infrastructures du métro.

Surtout, l'enjeu principal tient à des préoccupations de gestion : si, par exemple, pour améliorer la circulation routière qui est l'affectation première de son domaine routier, la ville de Paris souhaitait apporter à une rue sous laquelle roule un métro une modification qui implique des travaux sur la ligne de métro, ces travaux devraient-ils se faire à ses frais ou bien à ceux du STIF ? Si l'on considère que le STIF est occupant du domaine de la ville de Paris, alors c'est en principe à lui qu'incombe la dépense. Dans le cas contraire, la ville devrait payer. En pratique, on peut penser que l'affaire donnerait lieu à une négociation entre les deux intervenants, mais leur situation juridique respective ne serait pas sans incidence sur leur rapport de force dans cette discussion.

3. LA LOI OBLIGE LE STIF A METTRE A DISPOSITION DE LA RATP SON DOMAINE, DONT LES MODALITES DE REMPLI DEVRAIENT PAR AILLEURS ETRE RATIONALISEES

3.1. C'est la loi qui met les biens du STIF à disposition de la RATP

A l'issue de cette étude, la mission a établi un état des lieux du régime juridique de propriété des biens affectés aux exploitations de la RATP, qui laisse subsister quelques incertitudes.

La portée de cette analyse, cependant, doit être appréciée au regard d'un **élément aussi fondamental qu'incontestable du dispositif** : compte tenu des dispositions de l'article 8 de la loi de 1948, prolongées par l'article 2 de l'ordonnance de 1959 et l'article 19 de la loi de 1964, **le STIF n'a d'autre choix que de mettre le domaine qui lui a été transféré à la disposition de la RATP.**

Au plan comptable, en particulier, **l'inscription de ces biens dans un éventuel actif du STIF n'aurait aucun sens**, bien qu'ils soient propriété du STIF²⁹. Ils ne peuvent figurer qu'au bilan de la RATP.

L'enregistrement à l'actif de la RATP des infrastructures que l'Etat lui a confiées par décret successivement en 1964, 1967 et 1972, se comprend également dans la mesure où elle permet l'amortissement par la RATP de ces biens, mais revêt un caractère d'obligation moins évident : il s'agit d'une simple application, par analogie, de l'exception prévue pour les cas de concession par le plan comptable général français au principe selon lequel c'est la propriété juridique qui entraîne l'enregistrement comptable. Le même traitement comptable était du reste appliqué aux voies ferrées remises par l'Etat en dotation à la SNCF après sa transformation en EPIC par la LOTI³⁰.

²⁹ Pleine propriété ou droit d'occupation.

³⁰ Jusqu'à leur transfert à RFF en 1997.

3.2. La pratique du remploi devrait être rationalisée

3.2.1. *L'ensemble de biens transféré au STIF en 1964 a évolué par le dispositif dit « du remploi »*

Déjà en 1959, s'agissant alors du domaine de la ville de Paris et du département de la Seine, l'article 3 du décret du 7 janvier 1959 prévoyait un dispositif par lequel la RATP pouvait être autorisée à remployer la valeur de cession d'un bien du domaine mis à disposition pour financer « *une installation répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique* » (cf. supra, section 2.2.5).

L'article 2 du décret de 1969 pris pour l'application de la loi de 1964 prévoit qu'« *une convention passée entre le syndicat et la régie et approuvée par décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles la RATP gère le domaine transféré au syndicat* ». Cette convention est intervenue le 27 novembre 1972 et, bien que jamais approuvée par décret en Conseil d'Etat, encadre en pratique encore aujourd'hui la gestion par la RATP du domaine du STIF.

Son article 2, sous le titre *Opérations de remploi*, décrit les procédures applicables et prévoit notamment que « *le produit de la vente ou, en cas d'échange, la soulte éventuelle sont portés à un compte spécial ouvert dans les écritures de la régie. Si une opération de remploi laisse subsister un solde bénéficiaire, le crédit en résultant est gardé pour être utilisé en vue d'un autre remploi. Lorsque le bien acquis à titre de remploi a une valeur supérieure à celle du bien remplacé, le supplément de prix nécessaire à son achat est porté, dans le compte spécial, au crédit de celle des parties qui aura fourni les deniers correspondants* ».

Son article 4 dispose en outre que « *le syndicat devient immédiatement propriétaire des constructions élevées sur ses parcelles par la régie. Il ne doit aucune indemnité pour les améliorations apportées par celle-ci à ses immeubles* ». Cet article écarte très explicitement l'application du principe général d'indemnisation du constructeur par le propriétaire qui découle de l'article 555 du code civil³¹ et que la jurisprudence³² applique également au droit des propriétés de domaniaité publique. Il entre cependant parfaitement dans l'architecture générale des relations patrimoniales entre le STIF et la RATP. En effet, la RATP ne paie aucune redevance pour l'utilisation des biens du STIF et en dispose en fait comme un « quasi-propriétaire » tant qu'elle en a l'usage pour l'exploitation des lignes qui lui sont confiées. Si les lignes venaient à être déclassées, le STIF, pour sa part, ne tirerait aucun profit des améliorations apportées par la RATP : en principe, ces dépenses visent à mieux répondre « *aux exigences de l'exploitation et de la technique* » et n'ont donc plus aucune valeur dès lors que les biens ne sont plus affectés à leur destination première.

³¹ Art. 555 du code civil : « *Lorsque les plantations, constructions et ouvrages ont été faits par un tiers et avec des matériaux appartenant à ce dernier, le propriétaire du fonds a le droit, sous réserve des dispositions de l'alinéa 4, soit d'en conserver la propriété, soit d'obliger le tiers à les enlever.*

Si le propriétaire du fonds exige la suppression des constructions, plantations et ouvrages, elle est exécutée aux frais du tiers, sans aucune indemnité pour lui ; le tiers peut, en outre, être condamné à des dommages-intérêts pour le préjudice éventuellement subi par le propriétaire du fonds.

Si le propriétaire du fonds préfère conserver la propriété des constructions, plantations et ouvrages, il doit, à son choix rembourser au tiers, soit une somme égale à celle dont le fonds a augmenté de valeur, soit le coût des matériaux et le prix de la main-d'œuvre estimés à la date du remboursement, compte tenu de l'état dans lequel se trouvent lesdites constructions, plantations et ouvrages ».

³² Voir la loi, dans le cas de la SNCF depuis sa transformation en EPIC par la LOTI.

3.2.2. Les deux dimensions du emploi : en ressource, une source de financement ; en emploi, une source de propriété du STIF

Comme toute entreprise, la RATP dispose notamment pour financer chaque année ses dépenses d'investissement de la possibilité de céder des actifs. La cession de ces actifs, si elle donne lieu à l'enregistrement d'une plus-value – c'est-à-dire si le bien est cédé à un prix supérieur à sa valeur nette comptable –, dégage en effet une ressource au tableau de financement.

Sous cet aspect, la cession des biens du STIF par la RATP n'est en rien différente de la cession des autres biens exploités par l'établissement : que le bien cédé soit la propriété du STIF ou la sienne propre, la RATP en tire strictement la même ressource de financement.

Toutefois, au plan comptable, les plus-values réalisées à l'occasion de la cession de biens du STIF sont enregistrées dans un compte de réserve spécifique, le compte 1063100 *Cession de bien immobiliers (emploi)*³³.

Au 31 décembre 2003, le solde de ce compte 1063100 s'élevait à 173,3 M€. En d'autres termes, **les plus-values sur opérations de emploi n'ont concouru qu'à hauteur de 0,4% au financement des 16,4 Mds€ d'immobilisations corporelles et incorporelles brutes de la RATP.**

En ce qui concerne le suivi du emploi, outre le dialogue continu entre la RATP et les services du STIF sur les opérations envisagées, la RATP fournit au STIF, et le STIF présente à son conseil d'administration, un document intitulé « *compte de emploi* », établi de manière extra-comptable, où figurent en ressources les prix de cession des biens vendus. Cette approche n'est pas illégitime : au plan des principes, lorsque la RATP vend un bien du STIF, elle dispose en fait de la valeur nette comptable du bien vendu pour le remplacer à l'identique, et de la plus-value de cession pour financer le surcroît de performance attendu du nouveau bien. Néanmoins, elle est incomplète : économiquement, la seule *ressource nouvelle* que la RATP tire de l'opération de cession est la plus-value, et non le prix de cession complet du bien. C'est d'ailleurs la plus-value qui figure au tableau de financement. Il est vrai, au demeurant, que la plus-value est souvent proche du prix de cession : les biens visés par le emploi sont généralement anciens et largement amortis³⁴.

³³ Les plus-values réalisées à l'occasion de la cession de biens de l'Etat sont de même portées au compte 1063300 *Cession de biens appartenant à l'Etat* et les plus-values liées à la cession de biens de la RATP sont retracées au compte 1063200 *Cession de biens immobiliers (réinvestissement)*. Aucune de ces plus-values, qu'il s'agisse de emploi STIF, de emploi Etat, ou de réinvestissement, ne transite par le compte de résultat, ce qui constitue une particularité comptable de la RATP liée à son mode de financement (sous le régime de l'indemnité compensatrice, de tels produits seraient venus en atténuation du montant de l'indemnité). Rappelons qu'en tout état de cause, la RATP ne paie pas l'impôt sur les sociétés.

³⁴ En outre, la plus-value portée en réserve de emploi est la différence entre le prix de cession et une valeur nette comptable *non réévaluée en 1976*, donc particulièrement faible.

Aussi le **document, tel qu'il se présente actuellement, ne permet pas d'identifier l'incidence des opérations de emploi sur les conditions de financement de la RATP** – ou, plus précisément, de la portion du bilan de la RATP qui appartient au STIF. En outre, **les chiffres qui y figurent ne peuvent être rapprochés des comptes**. Il faudrait améliorer ce document en précisant le montant de la plus-value comptable réalisée à l'occasion de chaque opération. Cette démarche présenterait en outre l'avantage d'inciter la RATP à organiser une collaboration plus étroite entre ses départements du patrimoine d'une part et de la comptabilité d'autre part (cf. infra, section 4.2.).

Du côté des emplois, le dispositif du emploi n'a qu'un seul intérêt : identifier les biens financés par emploi comme propriétés du STIF.

Or, à cet égard, la pratique actuelle du emploi par la RATP et le STIF appelle une double observation.

D'abord, **figurent en emplois dans le document extra-comptable déjà mentionné non pas des biens, mais des dépenses relatives à des « opérations »**. Or c'est bien à l'acquisition d'immeubles ou au financement d'améliorations sur des biens existants que doivent être affectées les ressources de emploi. Les montants portés dans la colonne *Emplois* du document devraient correspondre à des valeurs de biens identifiés et non à des dépenses.

Par ailleurs, les actifs acquis par emploi devraient faire l'objet d'une « traçabilité » dans la base comptable de la RATP.

A l'heure actuelle, en même temps qu'elle est enregistrée dans un compte du plan comptable de la RATP, chaque dépense immobilisée est affectée à un compte d'une nomenclature « budgétaire » définie en interne par la RATP. Les deux premiers caractères du numéro de compte budgétaire renvoient au titre budgétaire sous lequel a été financée l'immobilisation : titre 1 pour le développement des réseaux, titres 2 à 5 pour les investissements dits « du programme » présentés en comité des investissements à caractère économique et social (CIES)³⁵, titre 7 pour les investissements, en général totalement subventionnés, relatifs à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, à la sécurité, à l'information des voyageurs et aux gares routières, **titre 8 pour les acquisitions par emploi ou réinvestissement**, titre 9 pour les aménagements commerciaux. Mais les caractères suivants ne distinguent pas entre le emploi STIF, le emploi Etat et le réinvestissement. En outre, comme on l'a déjà signalé, les montants enregistrés en titre 8 ne correspondent pas à des biens clairement identifiés. Enfin, l'enregistrement dans la nomenclature budgétaire n'est naturellement pas contrôlé par les commissaires aux comptes ni, *a fortiori*, par le STIF : la RATP est seule maîtresse de ce qu'elle décide d'imputer au titre 8, puisque les montants ne peuvent, en tout état de cause, pas être rapprochés des documents qu'elle présente au STIF.

Moyennant une réforme minimale d'organisation, il est clairement possible, au moins pour l'avenir, de « flécher » les actifs acquis par emploi – qui plus est selon une procédure qui permette un contrôle par le STIF. Il s'agirait, pour chaque opération, d'identifier systématiquement la valeur nette comptable du bien cédé, la plus-value réalisée³⁶ et la valeur brute des biens acquis, les dépenses correspondantes faisant l'objet d'un indicateur spécifique dans la base comptable.

³⁵ Titre 2 : Amélioration de l'exploitation ; titre 3 : Modernisation et gros entretien ; titre 4 : Commandes en matériel roulant ; titre 5 : participations financières. Il n'existe pas de titre 6.

³⁶ Enregistrée en comptabilité au compte 1063100.

Dans un deuxième temps, il faudrait établir la liste des biens vendus au titre du emploi et identifier leur valeur nette comptable au moment de leur cession³⁷, puis établir la liste des biens acquis par emploi depuis 1959 et identifier leur valeur brute³⁸. **Le solde du compte de emploi serait alors égal à la différence entre, d'une part, cette valeur brute et, d'autre part, la somme de la valeur nette comptable des biens cédés et du montant de la réserve de emploi.**

Ces évolutions seraient facilitées si, plus généralement, la table des biens comptables pouvait plus aisément être rapprochée de l'inventaire physique (cf. infra, section 4.2.).

Au demeurant, ces réformes semblent **indispensables** tant le mode de gestion du emploi ajoute aujourd'hui à la confusion d'un régime de propriété déjà complexe.

3.2.3. Le financement par emploi de la Maison de la RATP, par l'ampleur de l'insuffisance des ressources disponibles dans ce cadre, est peu conforme à l'esprit de ce dispositif

Le projet de nouveau siège de la RATP consistait à regrouper en un seul site les services du siège de l'établissement auparavant dispersés sur de multiples emprises. Dans cette mesure, la mission ne doute pas que le nouveau siège réponde mieux que son prédécesseur aux « exigences de l'exploitation » : une entreprise employant plus de 40 000 collaborateurs peut difficilement se passer de services de siège relativement développés, dont la performance n'est en principe pas sans incidence sur celles des activités techniques.

La mission n'a pas conduit d'investigations approfondies sur l'historique complexe du projet de nouveau siège de la RATP mis en œuvre dans les années quatre-vingt-dix, mais le dossier d'information sur le domaine du STIF affecté à la RATP préparé en vue de la réunion du conseil d'administration du STIF du 1^{er} octobre 2003 en fournit un rapide aperçu.

Approuvée par le conseil d'administration du STIF le 3 juillet 1990, l'opération, d'un coût prévisionnel de 183 M€, devait être financée intégralement par la cession des terrains de la future ZAC de Denfert-Montsouris, alors évalués à 213,4 M€. Mais, du fait de la baisse de la constructibilité des terrains autorisée par la ville de Paris et de l'éclatement de la bulle immobilière, le ministre des transports a demandé en janvier 1993 la réalisation d'expertises en vue de la définition d'un nouveau plan de financement.

Le dossier d'information d'octobre 2003 indique que plan finalement proposé fut un montage « à hauteur de 274,4 M€ dont :

- 45,7 M€ prélevés sur le solde positif du compte de emploi fin 1989 ;

³⁷ Cette donnée figure en principe dans les écritures du compte 4748060 Opérations « compte de emploi ». En effet, à chaque opération de emploi, ce compte est crédité du prix de cession du bien désaffecté puis débité i) de la plus-value réalisée, par le crédit du compte 1063100 Cession de bien immobiliers (emploi) et ii) de la valeur nette comptable du bien désaffecté, par le crédit d'un compte de produit exceptionnel destiné à compenser, au compte de résultat, la charge exceptionnelle née de l'écriture de réforme comptable du bien (c'est-à-dire de sa sortie de l'actif).

³⁸ Dans le cas de la Maison de la RATP, cette valeur resterait à ce stade conventionnelle, tant l'affectation au emploi de l'intégralité de la valeur du bien déséquilibrerait le dispositif.

- 106,7 M€ de cessions d'actifs, principalement issus du domaine affecté ;

- 122 M€ du fonds de développement économique et social (FDES) », c'est-à-dire en fait d'autorisations données à la RATP d'inclure l'opération dans son programme d'investissement.

Le dossier précise en outre qu'« au final, alors que 151 M€ y avaient été imputés en prévisionnel, seuls 130,2 M€ ont été prélevés sur le compte de emploi : 45,7 M€ prélevés sur le solde positif du compte à la fin de 1989 et 84,5 M€ issus de cessions opérées par la suite sur le domaine affecté ».

Du fait de cette opération, le STIF et la RATP affichaient en octobre 2003 un compte de emploi en « déficit » de 12,7 M€ à fin 2002.

Cette présentation appelle **cinq observations**.

D'abord, ce plan de financement est difficilement compatible avec les principes du emploi.

Il revient, en effet, à financer l'opération³⁹ à hauteur de 44% (122 M€ sur 274,4 M€) par des ressources propres de la RATP, capacité d'autofinancement ou endettement. Or aux termes du décret de 1959 et de l'ordonnance de 1972, **le dispositif du emploi autorise seulement, soit l'amélioration d'un bien existant, soit le remplacement d'un bien désaffecté par un autre bien équivalent**. La Maison de la RATP, d'une valeur trois fois supérieure à celle de l'ensemble des biens cédés, ne peut être considérée comme leur étant « équivalente ». Dans ces conditions, la qualification de « biens acquis au titre du emploi » pour la Maison de la RATP et l'immeuble de la place Lachambeaudie, qui théoriquement emporte propriété du STIF sur les biens ainsi qualifiés, est pure convention, puisque seule une petite moitié des constructions, au demeurant non identifiée⁴⁰, relève en réalité du emploi. Cette observation se trouve du reste renforcée de ce que les dépenses brutes immobilisées pour l'opération se sont finalement montées non pas à 274,4 M€ mais à 337,1 M€⁴¹.

Corrélativement, l'application au cas de la Maison de la RATP du principe **d'accession sans indemnité** du STIF à la propriété des immeubles construits sur ses parcelles est difficilement recevable. En effet, dans le cadre du dispositif prévu par la convention de 1972, la mise en œuvre de l'article 4 est la contrepartie de l'inscription dans le « compte spécial » de la différence entre la valeur du bien acquis et la valeur des biens cédés « au crédit de celle des parties qui aura fourni les deniers correspondants » : dans ce contexte, c'est cette somme, inscrite au compte spécial qui tient lieu d'indemnité.

³⁹ Dont le périmètre comprenait à la fois la construction de la Maison de la RATP et celle d'un autre immeuble tertiaire place Lachambeaudie.

⁴⁰ On peut néanmoins raisonnablement considérer que l'immeuble de la place Lachambeaudie a bien été acquis par emploi, à hauteur de sa valeur brute, soit 48,2 M€.

⁴¹ Valeur brute de la Maison de la RATP au 31 décembre 2003 : 288,9 M€. Valeur brute de l'immeuble du 13 place Lachambeaudie au 31 décembre 2003 : 48,2 M€.

En troisième lieu, le « **déficit** » de 12,7 M€ du compte de emploi à fin 2002 est lui aussi purement conventionnel. La convention de 1972 prévoit certes que le « *compte spécial* » puisse être en déficit, mais c'est précisément à hauteur du supplément de prix nécessaire à l'acquisition du bien au titre du emploi, et non à son financement partiel, quand le prix de cession du bien remplacé est trop faible. Le déficit du compte de emploi ne peut donc en principe provenir que de l'insuffisance de la ressource par rapport au **prix du bien acquis** : dès lors que les parties sont d'accord pour ne financer que partiellement le bien par emploi, il n'y a aucune raison logique de ne pas se contenter strictement des ressources disponibles sur le compte. En tout état de cause, la seule qualification de « ressource de emploi » n'apporte en réalité aucune ressource de financement supplémentaire à la RATP, qui supporte seule ce déficit.

Ensuite, l'accord du STIF, de la RATP et de leurs tutelles pour afficher un compte de emploi en déficit aurait dû les conduire à **affecter l'ensemble des ressources de cession ultérieures à « rembourser » la RATP de son avance au compte de emploi**. L'inscription du supplément de prix « *au crédit de celle des parties qui aura fourni les deniers correspondants* » est bien l'enregistrement d'une créance de ladite partie, en l'espèce la RATP, sur le compte de emploi. En application stricte de la convention de 1972, cette créance devrait d'ailleurs être de près de 200 M€ compte tenu de la différence de prix entre la Maison de la RATP et les ressources nées de la cession d'actifs du STIF. Mais en application du plan de financement négocié par les parties⁴², le déficit a pu être fixé à tout niveau qui leur convenait. Quoi qu'il en soit, alors que le compte de emploi ne procure plus de ressources puisqu'il est en déficit, la RATP et le STIF étudient encore actuellement des opérations « financées par emploi », comme en témoigne le document de présentation d'octobre 2003. Les dépenses en jeu, toutefois, restent faibles : rien en 2003, 1,7 M€ en 2004, rien en 2005.

Enfin, l'affirmation qu'*in fine* « seuls 130,2 M€ ont été prélevés sur le compte de emploi » est difficilement compréhensible, puisque, une fois de plus, dès lors qu'il était acquis que l'opération pourrait mettre le compte de emploi en « déficit », le montant « *prélevé sur le compte* » n'était pas contraint par les ressources qui y étaient disponibles et aurait donc aussi bien pu s'élever à 151 M€ comme le prévoyait le plan de financement. Au demeurant, c'est bien ce dernier montant qui aujourd'hui est rattaché en titre 8 aux établissements *Maison de la RATP* et *Lachambeaudie* dans les comptes de la RATP.

La mission n'entend pas contester la propriété du STIF sur la Maison de la RATP, qui paraît acquise pour l'ensemble des parties. Au reste, cette question est sans portée aussi longtemps que le domaine du STIF reste obligatoirement affecté à la RATP. Mais elle estime que :

- il est vraisemblable qu'en cas de désaffectation, le STIF, s'il souhaitait reprendre l'immeuble, aurait à verser une indemnité à la RATP ;

- **il serait sain que le STIF et la RATP s'accordent pour remettre à zéro le solde du compte de emploi** au 1^{er} janvier 2003 (ou 2004, au choix des parties concernées) ; le compte pourrait dès lors recommencer de fonctionner plus conformément à ses principes.

⁴² La mission n'a pas mené d'investigation sur la forme qu'ont pu prendre les décisions relatives à ce plan de financement.

Cette opération est très simple à mettre en œuvre. Dans l'immédiat, le STIF et la RATP pourraient décider que le solde du compte est nul à la date de leur choix et, à partir de cette date, suivre les opérations de remploi de la manière décrite à la section précédente. Par la suite, après avoir effectué le travail d'identification des incidences comptables des opérations de remploi passées également décrit à la section précédente, il suffirait de fixer conventionnellement, *a posteriori*, le niveau de financement par remploi de la Maison de la RATP à un montant qui annulerait le solde du compte.

4. UN ACTIF COMPTABLE UNIFIE DONT LA RATP DETIENT 49% EN VALEUR NETTE

4.1. Les équipements et infrastructures enregistrés au bilan de la RATP, hors immobilisations en cours, avaient à fin 2003 une valeur brute de 10,4 Mds€ pour une valeur nette de 4,8 Mds€

La mission s'est efforcée d'identifier dans les comptes de la RATP la valeur du domaine de chacun des intervenants⁴³. Pour ce faire, elle s'est fait communiquer par la RATP une copie complète de sa base de données comptables relative à ses actifs corporels et incorporels⁴⁴ au 4 février 2004. Elle a ensuite procédé à diverses extractions de cette base, en les arrêtant au 31 décembre 2003⁴⁵.

A cette date, les immobilisations corporelles et incorporelles de la RATP, hors immobilisations en cours, présentaient une **valeur brute de 15,2 Mds€, pour une valeur nette de 6,2 Mds€.**

Dans cet ensemble, la mission a considéré que relevaient des infrastructures et équipements les dépenses enregistrées comme terrains, bâtiments, gros œuvre ou second œuvre, ainsi que certains autres éléments qui lui sont apparus comme en étant indissociables, tels principalement que les matériels translateurs et ascenseurs, les matériels à oblitérer les tickets, et le système automatique d'exploitation des trains (SAET) dans sa partie non embarquée. Sous cette définition, **les infrastructures représentent une valeur brute de 10,4 Mds€, pour une valeur nette de 4,8 Mds€.** Les autres immobilisations sont constituées pour 80% de leur valeur brute et 86% de leur valeur nette par le matériel roulant exploité par la régie, comme le montre le tableau suivant :

⁴³ Le fruit de ce travail est détaillé en annexe.

⁴⁴ Dite « base ABEL », du nom du logiciel de gestion comptable des actifs.

⁴⁵ La procédure officielle d'arrêtés des comptes de la RATP était en cours pendant la mission. Elle a pu donner lieu à certains retraitements, ce qui explique les éventuelles divergences, mineures, observées entre les chiffres utilisés par la mission et les données des comptes sociaux certifiés.

Tableau : Immobilisations corporelles et incorporelles au 31 décembre 2003

En M€	Valeur brute	% Valeur brute	VNC*	% VNC*
1. Terrain	377,1	2,5%	377,1	6,1%
2. Bâtiments	1 556,9	10,3%	1 026,2	16,5%
3. Gros œuvre	5 139,4	33,9%	2 451,8	39,5%
4. Second œuvre	2 651,9	17,5%	694,9	11,2%
5. Autres éléments d'infrastructure	705,0	4,6%	270,9	4,4%
Total Infrastructures et équipements	10 430,2	68,8%	4 821,0	77,6%
6. Divers (petit outillage, immobilisations incorporelles...)	965,8	6,4%	194,7	3,1%
7. Matériel roulant	3 766,1	24,8%	1 195,0	19,2%
Total général	15 162,1	100,0%	6 210,7	100,0%

* Valeur nette comptable

A ces valeurs, il faut ajouter 1,2 Mds€ d'immobilisations en cours sur lesquelles la base ABEL fournit des indications insuffisantes pour que la mission ait pu envisager d'en répartir la valeur par propriétaire :

Tableau : Immobilisations en cours au 31 décembre 2003

En M€	Valeur brute	% Valeur brute
1. Terrain	7,3	0,6%
2. Bâtiments	555,0	45,4%
3. Gros œuvre	4,3	0,4%
4. Second œuvre	1,8	0,2%
5. Autres éléments d'infrastructure	70,9	5,8%
Total Infrastructures et équipements	639,4	52,3%
6. Divers (petit outillage, immobilisations incorporelles...)	387,3	31,7%
7. Matériel roulant	195,5	16,0%
Total général	1 222,2	100,0%

Le montant important des immobilisations en cours est lié notamment aux retards de mise en service comptable des biens après leur mise en service physique.

4.2. Les biens respectifs des différents intervenants ne sont pas identifiés dans les comptes de la RATP

La mission précise que son travail est **seulement une estimation de la valeur comptable des actifs de chaque intervenant et en aucun cas une répartition de type notarial de la propriété des biens**. Elle rappelle du reste que **pour certains biens qui sont, au sens strict, propriété des collectivités locales, la valeur inscrite au bilan est seulement représentative d'un droit d'occupation**.

Dans cette tâche, elle a rencontré **deux obstacles principaux**.

Le premier tient à la **très grande difficulté de rapprocher les comptes de la RATP de tout inventaire physique**.

En effet, les dépenses immobilisées sont, au fur et à mesure qu'elles sont réalisées, d'abord enregistrées en immobilisations en cours, sous un regroupement qui correspond, pour simplifier, aux travaux confiés à un même chef de projet.

A la mise en service physique du bien qu'il était chargé d'acquérir ou de produire, le chef de projet demande la mise en service comptable des dépenses qui s'y sont rattachées, c'est-à-dire, sur le plan comptable, le transfert de la dépense des immobilisations en cours (comptes 23) aux immobilisations en service (comptes 20 ou 21). La table ABEL des immobilisations en service est alors enrichie de diverses informations sur le bien : immatriculation comptable de la dépense, libellé, éventuellement localisation du bien (par exemple, pour le métro, *Station Châtelet*), date de mise en service physique, date de mise en service comptable, durée d'amortissement, valeur d'acquisition, etc⁴⁶. Parmi ces informations figure ce que le logiciel comptable appelle « établissement » de rattachement.

Or la notion d'« établissement comptable » ne correspond pas à l'acception habituelle de la notion de « bien ». Ainsi, par exemple, l'établissement *Ligne 1* regroupe à la fois les dépenses de travaux, les matériels et outillages rattachés à l'exploitation de la ligne⁴⁷, mais aussi le matériel roulant utilisé sur la ligne. De même, sur les quelque 400 M€ enregistrés en immobilisations au titre de l'établissement *Maison de la RATP*⁴⁸, seuls environ 300 M€ sont représentatifs d'une « valeur de l'immeuble » homogène à la valeur vénale du bien. Sont par exemple rattachés à l'établissement du matériel de cantine, ou encore le logiciel de paie. L'« établissement comptable » correspond donc davantage à une unité de gestion qu'à un *bien*.

Du reste, la notion d'« établissement comptable » n'est nullement documentée. Les règles d'ouverture ou de fermeture d'un établissement comptable ne sont pas claires. Par exemple, si la restructuration d'un centre bus libère une parcelle sur laquelle est construit un immeuble tertiaire, un nouvel établissement comptable pourra être ouvert pour cet immeuble, mais le terrain sur lequel il est construit risque fort de rester rattaché à l'établissement comptable correspondant au dépôt.

En outre, les libellés des établissements sont différents de ceux qu'utilise le département du patrimoine pour désigner les mêmes biens. Par conséquent, **il n'existe pas de description physique des établissements comptables**.

⁴⁶ Au 31 décembre 2003, plus de 410 000 de ces « biens comptables » étaient enregistrés dans la base ABEL.

⁴⁷ Par exemple, les fours à micro-ondes des cuisines installées dans certaines stations pour les agents.

⁴⁸ Libellé *Lyon Bercy* dans la table des établissements.

Face à cette situation, la mission a pris les **partis méthodologiques suivants** :

- malgré les insuffisances du regroupement des dépenses en « établissements comptables », travailler à partir des données comptables plutôt que de l'inventaire physique du département du patrimoine, l'objectif de la mission étant la répartition par propriétaire de la valeur des actifs inscrits au bilan⁴⁹ ;

- sauf pour les lignes de métro et de RER, affecter un seul propriétaire à chacun de ces établissements, alors qu'en toute rigueur, la RATP ayant étendu certains ateliers ou dépôts du STIF sur des parcelles qu'elle a acquises en propre⁵⁰, elle est propriétaire de ces équipements à hauteur de ce qu'elle a construit sur ces parcelles.

Le deuxième obstacle tient à ce que, les biens du STIF, de l'Etat et de la RATP faisant en pratique l'objet d'une gestion intégrée, **le régime de propriété des immobilisations n'est pas renseigné dans les comptes au fur et à mesure de leur enregistrement**. L'indication de la localisation des biens, par exemple, est prévue par le logiciel mais non obligatoire : il est donc souvent impossible de savoir si une immobilisation libellée « travaux » et rattachée à la ligne 1 en concerne la portion historique – qui est au STIF – ou le prolongement mis en service en 1992 – qui, selon notre analyse, est à la RATP.

Compte tenu de l'imbrication des patrimoines des différents acteurs, il serait au demeurant difficile, quoique pas impossible au prix d'importants efforts d'organisation, d'en tenir des comptabilités séparées. Au reste, les actifs mis à disposition ont pendant plusieurs décennies fait l'objet d'un suivi spécifique : répondant à un vœu exprimé en 1962 par le conseil national de la comptabilité, le ministre des travaux publics avait demandé à la régie non seulement d'inscrire pour la première fois en 1963 la valeur des biens mis à disposition à son actif, mais encore de suivre année après année la valeur de ces biens. Figurait ainsi en annexe aux comptes un tableau détaillant en première colonne la valeur des terrains, constructions, matériels de transport⁵¹, matériels industriels et autres immobilisations corporelles mis à disposition de la RATP et en deuxième colonne la valeur des mêmes catégories d'immobilisations acquises ou créées par la RATP. Cette pratique a perduré jusqu'en 1993, quand elle a été abandonnée à l'occasion de la première informatisation de l'actif⁵².

Figure toutefois dans la base ABEL un paramétrage du « statut domanial », qui affecte à chaque établissement comptable la mention *Etat*, *STIF*, *RATP* ou *Location*. Mais, on l'a vu, la notion d'établissement n'est que partiellement pertinente au regard du régime de propriété des biens : le prolongement de la ligne 1, par exemple, est logiquement rattaché à l'établissement *Ligne 1*, dont le statut domanial est *STIF*, alors qu'il appartient à la RATP. Du reste, ce paramétrage comportait des erreurs⁵³, que la mission a demandé département du patrimoine de redresser.

S'agissant donc du métro et du RER, la mission :

⁴⁹ La mission n'a pas, en particulier, procédé aux investigations lourdes qu'aurait exigées un rapprochement systématique entre données comptables et inventaire physique.

⁵⁰ Parfois significatives, comme dans le cas de l'atelier de la Villette.

⁵¹ Il s'agit de ceux que la ville de Paris et le département de la Seine avaient mis à disposition de leur concessionnaire ou de leur fermier avant 1948.

⁵² Logiciel PRIMMO, auquel ABEL a succédé en 1999.

⁵³ Par exemple, affectation du statut *STIF* aux dépenses immobilisées afférentes au tramway T1, qui relèvent de la RATP.

- a affecté à la ligne historique ou aux prolongements réalisés après 1948 chaque bien comptable, c'est-à-dire chacun des 62 294 enregistrements correspondant aux infrastructures et équipements des sept lignes de métro prolongées après 1948 et des deux lignes de RER exploitées par la RATP, au vu notamment de la localisation du bien lorsque cette information était disponible ;

- en cas d'indétermination, a affecté la valeur des biens au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et sur le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne.

Les informations relatives aux immobilisations en cours étaient cependant insuffisantes pour effectuer le même travail de répartition de leur valeur. En particulier, les immobilisations en cours ne sont pas encore affectées à un établissement.

4.3. Les infrastructures et équipements dont la RATP est propriétaire représentent 49% de la valeur nette comptable de ces immobilisations

Le tableau suivant synthétise le fruit des investigations de la mission :

Tableau : Répartition de la valeur des immobilisations exploitées par la RATP – Au 31 décembre 2003
(hors immobilisations en cours)

En M€	Métro		RER		Autres équipements et infrastructures		Total	
	Valeur brute	VNC*	Valeur brute	VNC*	Valeur brute	VNC*	Valeur brute	% VNC*
STIF	3 652,9	1 022,4	336,9	137,1	1 633,6	955,8	5 623,4	53,9%
Etat	0,0	0,0	664,5	298,3	64,7	40,4	729,2	7,0%
RATP	1 863,0	1 279,0	1 498,3	665,8	684,8	403,3	4 046,1	38,8%
RFF (T2)	0,0	0,0	0,0	0,0	22,8	17,7	22,8	0,2%
Travaux sur immeubles loués	0,0	0,0	0,0	0,0	8,9	1,2	8,9	0,1%
Total	5 515,9	2 301,4	2 499,7	1 101,2	2 414,7	1 418,3	10 430,3	100,0%

Source : Traitements de la mission à partir de la table ABEL des immobilisations

* Valeur nette comptable

Il en ressort que les propriétés de la RATP représentent 48,7% de la valeur nette comptable des infrastructures et équipements qu'elle exploite, celles du STIF en représentent 43,9%, celles de l'Etat 7,0% et celles de RFF 0,4%.

4.4. L'affectation fictive d'un passif spécifique au domaine de chacun des intervenants soulève des problèmes de principe

La détermination d'une dette affectée à chaque portion de l'actif de la RATP ainsi fictivement redécoupé n'est pas sans soulever des problèmes de principe, qui sont de deux ordres.

En premier lieu, au plan méthodologique, les emprunts sont d'autant moins affectés à des investissements spécifiques que la RATP gère activement sa dette depuis déjà plusieurs années. Seuls les prêts bonifiés accordés par la Région pour le financement du contrat de plan (263 M€ à fin 2003) sont clairement rattachables à l'actif propre de la RATP, si l'on accepte l'analyse de la mission selon laquelle ce que la RATP a créé ou acquis au titre du développement du réseau lui appartient.

Surtout, au plan économique, la dette de la RATP n'est pas rattachable à des actifs identifiés parce qu'elle est née de **l'insuffisance globale de financement du système de transport francilien dans sa part exploitée par la RATP** (cf. supra, section 1.2.).

S'il fallait néanmoins s'essayer à l'identification *ex post* des ressources affectées au financement des immobilisations de la RATP, il faudrait constater que les 5,6 Mds€ d'immobilisations brutes qui y figurent au titre des propriétés du STIF ont été financées à hauteur de :

- 3,5 Mds€ par des dotations aux amortissements financées année après année par l'exploitation de la RATP ;
- 251 M€ par la contre-valeur des immobilisations mises à disposition par le STIF⁵⁴ ;
- 173 M€ par les produits de cession de biens du STIF (réserve de emploi) ;
- 146 M€ par des subventions⁵⁵ : les subventions sont rattachées, dans les comptes, aux biens qu'elles ont contribué à financer, afin de pouvoir être reprises en même temps que lesdits biens sont amortis ; en revanche, les comptes ne précisent pas s'il s'agit de subventions de l'Etat, de la Région ou d'une autre collectivité ;
- 165 M€ par les réévaluations opérées en 1963 et surtout en 1976 : les écarts de réévaluation sont enregistrés au passif soit en réserve spéciale de réévaluation (compte 105), soit en provision spéciale de réévaluation (compte 146) ; ils sont parfaitement rattachables aux biens réévalués car les réserves ou provisions de réévaluation doivent diminuer au rythme de l'amortissement des biens ou à l'occasion de leur sortie de l'actif (réforme ou cession).

⁵⁴ Une part minime de ce montant correspondant en fait aux immobilisations mises à disposition par l'Etat.

⁵⁵ Valeur nette des reprises de subvention.

Les ressources de financement liées à l'actif brut du STIF sont donc identifiées à hauteur de 4,2 Mds€, ce qui laisse 1,4 Mds€ à équilibrer par une quote-part conventionnelle du report à nouveau et du résultat (71 M€ ensemble à fin 2003), des provisions pour charges (1,8 Mds€ à fin 2003), de la dette à long terme hors prêts bonifiés de la Région (environ 3,8 Mds€ à fin 2003), voire de la dotation en capital (284 M€).

Le même exercice peut être fait pour l'Etat, avec une pertinence tout aussi limitée, en considérant que se rattachent à l'actif qui lui appartient, soit 729 M€ en valeur brute :

- 391 M€ d'amortissements ;
- 111 M€ de subventions⁵⁶ ;
- 65 M€ de réévaluation ;
- 0,1 M€, pour mémoire, de cession de biens de l'Etat ;
- pour les 164 M€ restant, une quote-part des mêmes éléments indéterminés que pour le STIF.

De même, aux 4,0 Mds€ d'immobilisations brutes de la RATP sont rattachés :

- 1,7 Mds€ d'amortissements ;
- 1,4 Mds€ de subventions⁵⁶ ;
- 73 M€ de réévaluation ;
- 41 M€ de cessions d'actifs (réinvestissement) ;
- 263 M€ de prêts bonifiés de la Région ;
- pour le reliquat, soit 452 M€, une quote-part conventionnelle des autres éléments de passif cités plus haut.

Au total, les éléments de passif dont le rattachement direct à un actif ne peut être identifié (dette, report à nouveau, résultat, provisions pour charges, voire dotation en capital) équilibrent 2,3 Mds€ de dépenses nettes d'équipement et d'infrastructures immobilisées en service, auxquels il faut ajouter :

- 1,4 Mds€ de matériel roulant, divers outillages et immobilisations incorporelles appartenant à la RATP⁵⁷ ;
- 1,2 Mds€ d'immobilisations en cours.

⁵⁶ Valeur nette des reprises de subvention.

⁵⁷ Et subventionnés seulement marginalement (24 M€).

4.5. La mission n'a pu estimer une « juste valeur » des immobilisations de la RATP

Une note des *Principes, règles et méthodes comptables* qui suivent les comptes sociaux indique que :

- les immobilisations de l'actif ancien mis à la disposition de la RATP ont été évaluées à leur coût de reconstitution à l'identique au 1^{er} janvier 1949 : cette évaluation a été réalisée par les techniciens de la RATP en 1963 en vue de l'inscription desdits biens au bilan de l'établissement (cf. supra, section 4.2.) ;
- les immobilisations acquises ou créées sont évaluées à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production.

Les comptes de 2003 précisent en outre que « ces coûts incluent les frais de maîtrise d'œuvre nécessités pour la réalisation des équipements. Depuis 1986 (sauf exception), ces frais sont imputés sur les comptes d'immobilisations concernés à partir de valorisations de main d'œuvre issues de la comptabilité analytique. Jusqu'au 31 décembre 2002, ces valorisations intégraient des charges sociales et des frais indirects de production aboutissant à un coefficient de 2,32. A compter du 1^{er} janvier 2003, ce taux est désormais de 1,84, conforme aux valeurs de marché ». Les immobilisations enregistrées jusqu'en 2002 étaient donc, pour celles qui impliquaient des frais de main d'œuvre, légèrement surévaluées par rapport aux méthodes standard. Les commissaires aux comptes chiffrèrent à moins d'une quinzaine de millions d'euros l'incidence de cette spécificité en 2002.

Par ailleurs, les durées d'amortissement ont été revues en 2002 dans le sens d'un rapprochement vers la durée de vie économique des biens.

Quoi qu'il en soit, la RATP sera vraisemblablement soumise à l'obligation d'appliquer à partir du 1^{er} janvier 2007 les nouvelles normes comptables IFRS.

Dans ce cadre, elle pourra choisir :

- soit de continuer de valoriser ses immobilisations au coût historique ;
- soit de les valoriser à leur « juste valeur », auquel cas elle devra les réévaluer chaque année.

Quelle serait une « juste valeur » des immobilisations de la RATP ?

En ce qui concerne les immeubles tertiaires, une estimation de la valeur vénale est toujours possible. La mission n'y a toutefois pas procédé, faute à la fois de temps et d'expertise.

En ce qui concerne des biens directement affectés aux exploitations, la question est plus complexe. Ces biens, en effet, n'ont pas de valeur de marché, faute de marché, faute également d'être aliénables.

Dans ce cas, les normes IFRS autorisent l'utilisation d'une valeur de marché estimée. Il s'agira, dans ce cas, de valoriser la somme des flux bruts de trésorerie susceptibles d'être générés par chaque actif, actualisés à un taux et sur une durée pertinents au regard de l'exploitation.

Dans cette perspective, chaque actif est conçu comme une unité génératrice de trésorerie. Il conviendrait donc, si telle était l'option retenue :

- dans un premier temps, de définir les unités génératrices de trésorerie pertinentes : il s'agirait sans doute de distinguer les infrastructures des matériels d'exploitation ;

- pour les infrastructures, de définir une tarification interne à partir d'une comptabilité analytique fine : s'agissant d'un monopole naturel, la théorie micro-économique enseigne que le coût marginal social de long terme est un substitut acceptable du prix de marché, une difficulté importante résidant cependant dans la valorisation des effets de réseau ;

- pour les matériels roulants, calculer les recettes d'exploitation qu'ils génèrent directement auprès des usagers (en l'espèce, le STIF) ; la valeur des immobilisations dépendrait alors principalement du niveau de la marge laissée à l'entreprise par sa convention avec le STIF⁵⁸ ; là encore, un niveau de prix fonction des coûts et de l'élasticité de la demande serait à rechercher comme substitut d'un prix de marché.

La mission n'a pu, faute de temps, se lancer dans une estimation, même sommaire, des conséquences prévisibles de ce programme théorique. Sa mise en œuvre exigerait, au demeurant, la conception préalable d'une comptabilité analytique appropriée.

Elle relève cependant trois points.

Premièrement, **les normes IFRS ne permettront en aucun cas de réévaluer l'actif à sa valeur de reconstruction**, même diminuée d'un coefficient de vétusté : cette méthode, qui s'apparente à une réestimation du coût historique, est celle qui fut appliquée en 1963 pour l'évaluation des biens mis à disposition et, sous une autre forme⁵⁹, pour la réévaluation de 1976.

Deuxièmement, **toute revalorisation des actifs aura nécessairement sa contrepartie intégrale dans les amortissements des années suivantes**. Ce raisonnement ne vaut certes pas pour les terrains, qui ne subissent pas d'amortissement. Mais la détermination de la juste valeur d'un terrain affecté au service public de transport tel que celui d'un dépôt de bus est délicate.

Troisièmement, le choix de la juste valeur pour la valorisation des actifs implique l'obligation d'une réévaluation annuelle, qui peut certes intervenir à la hausse, mais également **à la baisse**.

⁵⁸ La courte durée de cette convention serait du reste source de complexité supplémentaire pour l'évaluation des flux de trésorerie sur une durée pertinente.

⁵⁹ Application d'un indice des prix.

CONCLUSION

Le régime de propriété des biens affectés aux exploitations de la RATP ne peut être établi qu'au terme d'une analyse approfondie des conséquences combinées des textes successifs qui organisent les transports en Ile-de-France depuis 1948. Or **en l'absence de dispositions définissant clairement la propriété des biens, toute analyse de ce type laisse subsister une part d'incertitude.** L'interprétation de la mission lui semble cependant rendre le meilleur compte possible de l'état du droit positif.

Au premier abord, c'est la complexité du régime de propriété des infrastructures et équipements existants qui est frappante : ils appartiennent soit à la RATP, soit au STIF, soit à l'Etat, soit à d'autres personnes publiques comme RFF, voire à la ville de Paris ou aux départements en cas d'occupation du domaine public routier de ces collectivités. **Cette complexité est encore aggravée par le manque de lisibilité du compte de emploi.** Pourtant, elle a aujourd'hui peu d'effet : aussi longtemps qu'ils sont tous affectés à la RATP, ces biens font l'objet d'une exploitation intégrée indépendante de leur régime de propriété.

En revanche, les **incertitudes qui naissent de l'écart croissant entre un dispositif de coordination pour l'essentiel inchangé depuis 1949 et l'évolution de l'autorité chargée de sa mise en œuvre, dans un contexte général d'ouverture des services publics à la concurrence** portent davantage à conséquence.

L'organisation institutionnelle des transports de voyageurs en Ile-de-France repose en effet largement sur un décret de 1949 et, s'agissant des services confiés à la RATP, une loi de 1948, dont les deux principales caractéristiques sont la prédominance de l'Etat – à la fois comme régulateur et, à travers la RATP, comme opérateur – et l'absence de limitation dans le temps des droits accordés aux exploitants sur les services qui leur sont confiés. **A l'inverse, en province,** la régulation comme l'exploitation des services de transport relèvent pour l'essentiel des collectivités locales qui ne peuvent, aux termes de l'article 7 de la LOTI, déléguer cette exploitation que pour une durée déterminée.

Or, en premier lieu, l'autorité chargée de la régulation des transports en Ile-de-France a pris une autonomie croissante par rapport à l'Etat : l'office régional des transports parisiens, créé par la loi de 1948, n'était qu'un démembrement du ministère des travaux publics ; le syndicat des transports parisiens créé par l'ordonnance de 1959 a été doté de la personnalité morale et la région y a fait son entrée en 2000. Mais **la prise d'autonomie organique de cette autorité ne s'est accompagnée qu'à la marge d'une redéfinition matérielle de ses compétences.**

A cet égard, le projet de loi relatif aux responsabilités et aux libertés locales crée davantage d'ambiguïtés qu'il n'en dissipe. En effet, d'une part, il change radicalement la nature du STIF en prévoyant que l'Etat s'en retire et que la région y devienne prépondérante, mais ne modifie pas la définition ses compétences de régulation. D'autre part, il donne au STIF la possibilité « *d'assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France* » sans indiquer clairement si le syndicat pourra exploiter ces installations ni, si tel est le cas, comment cette compétence nouvelle s'articulerait avec celles qu'exercent aujourd'hui la RATP, la SNCF, l'Etat, mais également les communes et les départements. **Par conséquent, si le texte de la loi restait celui du projet, la capacité du STIF à**

déléguer l'exploitation d'un service de transport resterait incertaine.

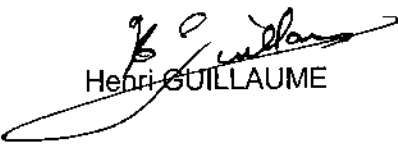
En second lieu, aux termes de l'ordonnance du 7 janvier 1959, la RATP reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes qui lui avait été confiée par la loi du 21 mars 1948. Pour les services qui lui ont été attribués par la suite, elle reste titulaire de droits d'exploitation sans limitation de durée dans le cadre de la coordination prévue par un décret de 1949 encore en vigueur en Ile-de-France. Dès lors, **introduire de la concurrence sur le marché des transports urbains, que cette décision soit nationale ou communautaire, impliquerait une redéfinition radicale des compétences dévolues à chacun des acteurs du système de transport francilien et de leur articulation.** Il deviendrait alors indispensable, en outre, de définir une séparation pertinente des activités (gestion d'infrastructures, exploitation...), l'identification des actifs affectés à chacune d'entre elles, le régime de propriété ou de régulation de l'utilisation de ces actifs, mais aussi le sort du passif qui leur est associé ainsi que les modalités de leur financement.

Paris, le 30 avril 2004

L'ingénieur général des Ponts
et Chaussées


Pierre FARRAN

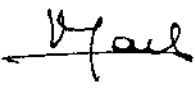
L'inspecteur général des
finances


Henri GUILLAUME

L'inspectrice générale de
l'équipement

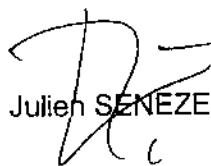

Isabelle VAULONT

L'inspecteur des finances



Patrice MOURA

L'inspecteur des finances



Julien SENEZE

PRINCIPAUX SIGLES ET ABREVIATIONS UTILISES

AOTU	Autorité organisatrice des transports urbains
CFM	Compagnie du chemin de fer métropolitain
Cahier des charges de la RATP	Approuvé par le décret n°75-470 du 4 juin 1975
Convention de 1972	Convention du 21 novembre 1972 entre le STP et la RATP relative à la gestion du domaine du STIF affecté à la RATP
Décret de 1949	Décret n°49-1973 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
Loi de 1964	Loi n°64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne
Loi SRU	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000)
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs (loi n°82-1153 du 30 décembre 1982)
M€	Million d'euros
Mds€	Milliards d'euros
Ordonnance de 1959	Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France
PTU	Périmètre des transports urbains
STCRP	Société des transports en commun de la région parisienne
STIF	Syndicat des transports d'Ile-de-France
STP	Syndicat des transports parisiens

PRINCIPALES REFERENCES JURIDIQUES

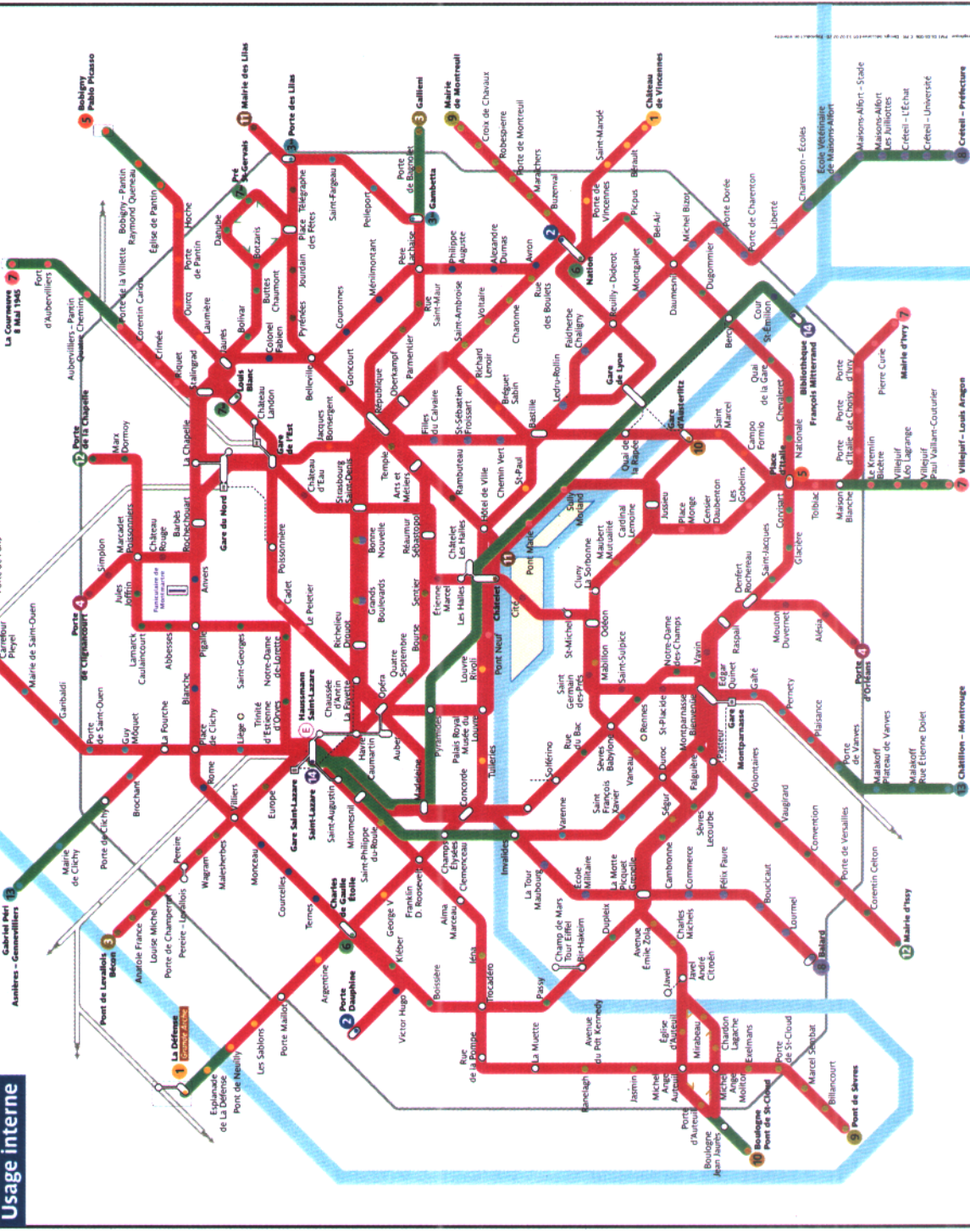
- Loi n°48-506 du 21 mars 1948 relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne
- Décret n°49-1973 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers
- Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne⁶⁰
- Décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne⁶¹
- Décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP
- Loi n°64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne
- Décret (CE) n°69-672 portant règlement d'administration publique pour l'application, en ce qui concerne les biens affectés à la RATP, de l'article 19 de la loi du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne
- Convention du 27 novembre 1972 entre le Syndicat des transports parisiens (STP) et la RATP (application de l'article 2 du décret n°69-672 précité)
- Décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la RATP, en application de l'article 13 du décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la RATP
- Loi n°82-1153 du 30 septembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI)
- Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)

⁶⁰ Intitulé modifié en « *relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France* » par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)

⁶¹ Idem

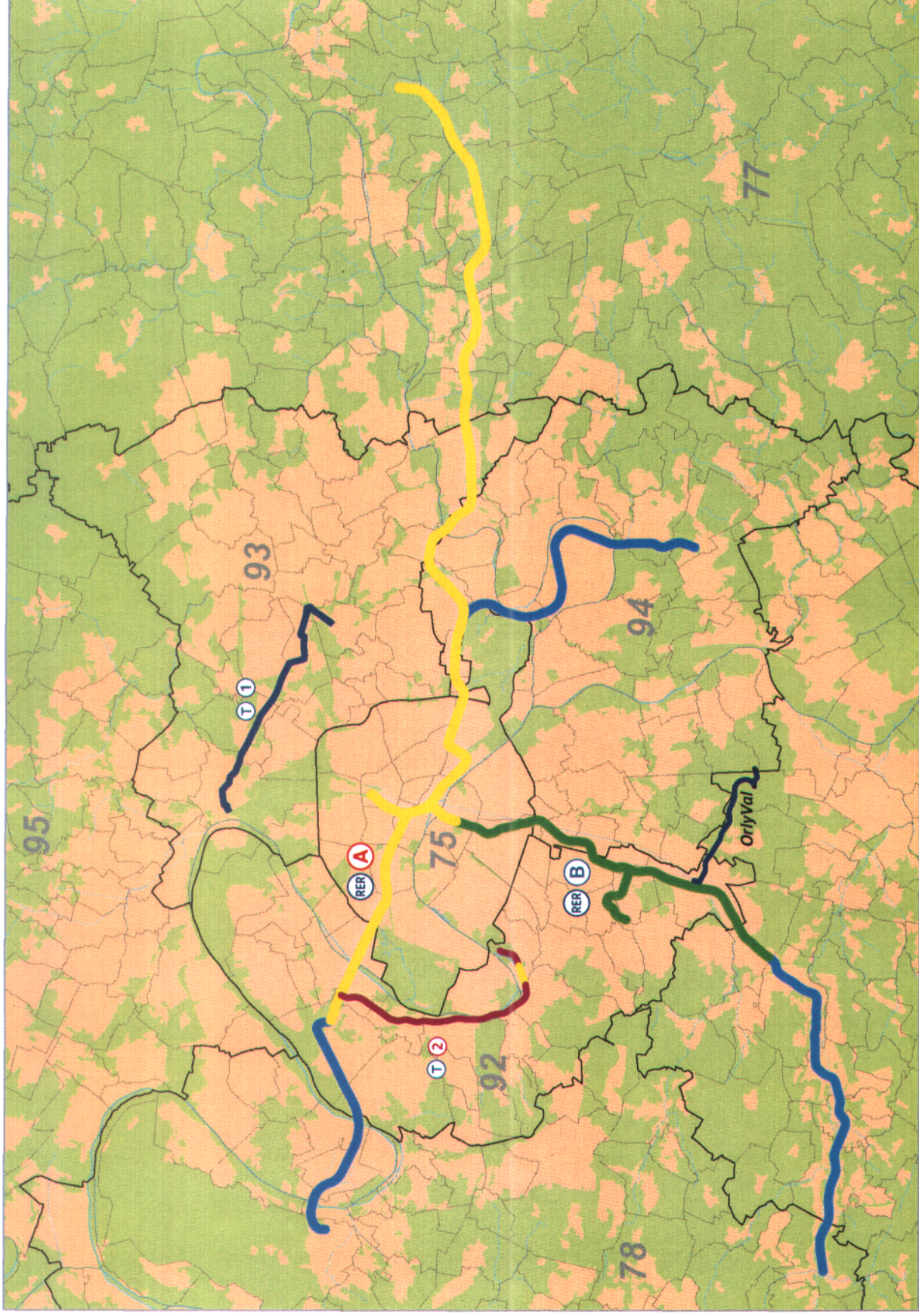
CARTES DES RESEAUX DE METRO, RER ET TRAMWAY

EXPLOITES PAR LA RATP






Ligne, tronçon en exploitation ou en chantier avant le 1-1-1949
 Ligne, tronçon en chantier après le 1-1-1949 et en exploitation après le 1-1-1968





RER A et B, Tram 1 et 2



RER

-  Ancien domaine confié à la SNCF par l'Etat
-  Ancien domaine confié à la CMP par le département de la Seine
-  Tronçon réalisé par la RATP

Tram

-   Tram sur route
-   Tram sur emprise ferroviaire

LETTRE DE MISSION

2 DEC. 2003

*Le Ministre de l'Economie, des Finances
et de l'Industrie*

*le Ministre de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer*

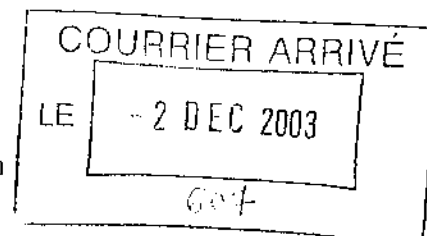
*Le Ministre délégué au Budget et à la
Réforme budgétaire*

Le Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer

à

Monsieur le Chef du Service de l'Inspection
Générale des Finances

Monsieur le Vice-Président du Conseil
Général des Ponts et Chaussées



objet : Expertise conjointe CGPC / IGF sur le régime économique et patrimonial des biens immobiliers affectés à la RATP pour l'exploitation du service public de transport.

Le régime de propriété des infrastructures de transport collectif exploitées par la RATP est particulièrement complexe. La RATP porte à son bilan des actifs (réseau du métro, du tramway T1 et T2, et des RER A et B intra muros, ateliers du réseau ferré, dépôts de bus, immeubles tertiaires et sociaux) dont la propriété légale est dispersée entre trois acteurs : l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et l'entreprise. Quel qu'en soit le propriétaire, la Régie en assure la gestion, en finance l'entretien ou le renouvellement, et, plus généralement, s'acquitte de toutes les obligations du propriétaire en application de ses dispositions statutaires. La RATP porte également l'ensemble des dettes qui ont été contractées pour leur développement, remise à niveau et maintenance.

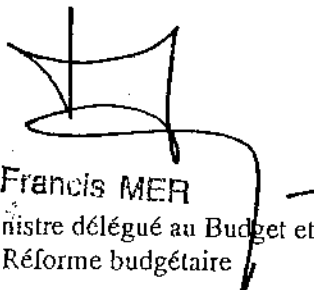
Dans la perspective de la décentralisation du STIF à compter du 1^{er} janvier 2005, le président du Conseil régional d'Ile-de-France a adressé au président du STIF une lettre datée du 8 juillet 2003 revendiquant une clarification du régime de propriété actuel, et pour le futur STIF décentralisé la pleine propriété des infrastructures de transports concernées. Le projet de loi relatif aux responsabilités locales adopté en Conseil des Ministres s'est contenté de poser le principe d'un transfert des biens, droits et obligations de l'actuel STIF, établissement public d'Etat, au futur STIF, établissement public territorial.

Quelles que soient les évolutions envisageables, tous les acteurs concernés (Etat, STIF et RATP) doivent disposer d'un état des lieux juridiquement et économiquement indiscutable établissant le régime de propriété des différentes infrastructures et dépendances gérées par la RATP, le montant des dettes qui leur sont associées, leur valeur comptable nette, ainsi qu'une estimation de leur valeur actualisée. En effet, une éventuelle clarification du régime de propriété des infrastructures suppose une évaluation précise des charges actuelles et futures des différents acteurs. Quelle que soit l'orientation retenue à l'issue de ces travaux, elle devra en tout état de cause préserver strictement les intérêts patrimoniaux de la RATP.

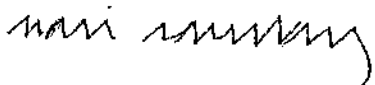
Dans ce contexte, nous sollicitons l'Inspection générale des Finances et le Conseil général des Ponts et Chaussées pour conduire conjointement l'ensemble de ces travaux. Une attention particulière sera portée sur le régime juridique et les conditions de financement des infrastructures nouvelles prévues par l'actuel contrat de plan signé entre l'État et la Région Ile-de-France. De plus, le statut des équipements et dépendances, qui pourraient s'analyser comme des infrastructures par destination, sera précisé.

Leur rapport, devra nous être remis fin avril 2004 au plus tard afin d'être utilement exploité pour l'élaboration de la loi de finances pour 2005, déterminera les conditions juridiques et financières d'éventuels aménagements patrimoniaux ou d'une clarification des obligations de la RATP au regard de la matérialité de ses droits. Un rapport d'étape provisoire, relatif à l'état des lieux, nous sera transmis dès que possible. Nos services vous apporteront tout l'appui que vous jugerez utile de requérir.

Le Ministre de l'Economie, des Finances,
et de l'Industrie

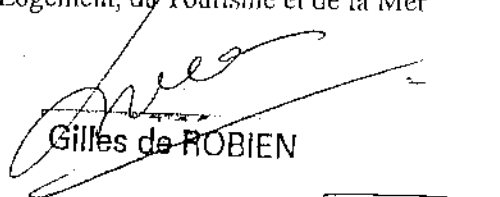


Francis MER
Le Ministre délégué au Budget et à la
Réforme budgétaire




Alain LAMBERT

Le Ministre de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer



Gilles de ROBIEN

Le Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer



Dominique BUSSEREAU

ANNEXE

REPARTITION PAR PROPRIETAIRE DE LA VALEUR COMPTABLE DES BIENS IMMOBILIERS INSCRITS A L'ACTIF DE LA RATP

ANNEXE : REPARTITION PAR PROPRIETAIRE DE LA VALEUR COMPTABLE DES BIENS IMMOBILIERS INSCRITS A L'ACTIF DE LA RATP

SOMMAIRE

1. METHODOLOGIE	2
1.1. ARRETE DE LA TABLE DES IMMOBILISATIONS EN SERVICE AU 31 DECEMBRE 2003.....	2
1.2. IDENTIFICATION DES COMPTES ENREGISTRANT DES DEPENSES LIEES AUX INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS	2
1.3. DIFFICULTE DU RAPPROCHEMENT ENTRE ELEMENTS PHYSIQUES ET ELEMENTS COMPTABLES	4
1.4. ABSENCE DE NOTION DE PROPRIETE DANS LA BASE COMPTABLE	6
1.5. SYNTHESE DES RESULTATS DE LA MISSION	7
2. VALEUR COMPTABLE DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS INSCRITS A L'ACTIF DE LA RATP	8
2.1. PRESENTATION	8
2.2. LE METRO	9
2.2.1. <i>Ligne 1 : Château de Vincennes - Grande Arche de la Défense</i>	9
2.2.2. <i>Ligne 2 : Porte Dauphine - Nation</i>	9
2.2.3. <i>Ligne 3 : Pont de Levallois - Gallieni</i>	10
2.2.4. <i>Ligne 3 bis : Gambetta - Porte des Lilas</i>	10
2.2.5. <i>Ligne 4 : Porte d'Orléans - Porte de Clignancourt</i>	11
2.2.6. <i>Ligne 5 : Place d'Italie - Bobigny Pablo Picasso</i>	11
2.2.7. <i>Ligne 6 : Charles de Gaulle-Etoile - Nation</i>	12
2.2.8. <i>Ligne 7 : Villejuif et Mairie d'Ivry - La Courneuve 8 mai 1945</i>	12
2.2.9. <i>Ligne 7 bis : Louis Blanc - Pré Saint-Gervais</i>	13
2.2.10. <i>Ligne 8 : Balard - Créteil Préfecture</i>	13
2.2.11. <i>Ligne 9 : Pont de Sèvres - Mairie de Montreuil</i>	14
2.2.12. <i>Ligne 10 : Boulogne Pont de Saint-Cloud - Gare d'Austerlitz</i>	14
2.2.13. <i>Ligne 11 : Châtelet - Mairie des Lilas</i>	15
2.2.14. <i>Ligne 12 : Mairie d'Issy - Porte de la Chapelle</i>	15
2.2.15. <i>Ligne 13 : Gabriel Péri et Saint-Denis-Université - Châtillon-Montrouge</i>	15
2.2.16. <i>Ligne 14 : Saint Lazare - Bibliothèque François Mitterrand</i>	16
2.2.17. <i>Synthèse</i>	17
2.3. LE RER	18
2.3.1. <i>RER A</i>	18
2.3.2. <i>RER B</i>	19
2.3.3. <i>Synthèse</i>	20
2.4. LE TRAMWAY	21
2.5. ORLYVAL	21
2.6. LE FUNICULAIRE DE MONTMARTRE	21
2.7. LES ATELIERS	22
2.7.1. <i>Ateliers du matériel roulant ferroviaire (MRF)</i>	22
2.7.2. <i>Centres bus (ateliers du matériel roulant routier)</i>	29
2.7.3. <i>Autres ateliers</i>	30
2.8. LES DEPOTS DE BUS	31
2.9. IMMEUBLES TERTIAIRES	41
2.10. LES AUTRES ETABLISSEMENTS	42

1. METHODOLOGIE

1.1. Arrêté de la table des immobilisations en service au 31 décembre 2003

La mission s'est efforcée d'identifier dans les comptes de la RATP la valeur du domaine de chacun des intervenants. Elle précise cependant que son travail est **seulement une estimation, et en aucun cas une répartition de type notarial de la propriété des biens**. Elle rappelle du reste que **pour certains biens qui sont, au sens strict, propriété des collectivités locales, la valeur inscrite au bilan est seulement représentative d'un droit d'occupation**.

Pour ce travail, la mission s'est fait communiquer par la RATP une copie complète de sa base de données comptables relative à ses actifs corporels et incorporels¹ au 4 février 2004. Elle a ensuite procédé à diverses extractions de cette base, en les arrêtant au 31 décembre 2003.

Dans cette perspective, ont été exclus des extractions les biens dont la mise en service comptable était postérieure au 31 décembre 2003 et les biens réformés avant le 31 décembre 2003. Y ont en revanche été inclus les biens réformés après le 31 décembre 2003.

Néanmoins, la procédure d'arrêté annuel des comptes était en cours pendant la durée de la mission. Elle a pu donner lieu à certains retraitements, ce qui explique les éventuelles divergences, mineures, observées entre les chiffres utilisés par la mission et les données des comptes sociaux certifiés.

A cette date, les immobilisations corporelles et incorporelles de la RATP, **hors immobilisations en cours**, présentaient une **valeur brute de 15,2 Mds€, pour une valeur nette de 6,2 Mds€**.

1.2. Identification des comptes enregistrant des dépenses liées aux infrastructures et équipements

Parmi les biens figurant à l'actif de la RATP, la mission a considéré que relevaient des infrastructures et équipements les dépenses enregistrées comme terrains, bâtiments, gros œuvre ou second œuvre², ainsi que certains autres éléments qui lui sont apparus comme en étant indissociables, tels principalement que les matériels translateurs et élévateurs, les matériels à oblitérer les tickets, et le système automatique d'exploitation des trains (SAET) dans sa partie non embarquée. Le tableau détaille les comptes ainsi retenus comme enregistrant des dépenses liées aux infrastructures et aux équipements :

¹ Dite « base ABEL », du nom du logiciel de gestion comptable des actifs.

² La mission a considéré que les dépenses enregistrées au compte 2142000 *Construction sur sol d'autrui* ressortissaient du second œuvre. Le solde de ce compte au 31 décembre 2003 était de 79,2 M€ en valeur brute et 25,4 M€ en valeur nette. Or 97% de ces valeurs étaient concentrées sur le dépôt de Thiais, lequel n'est pas plus sur le sol d'autrui que les nombreuses constructions réalisées par la RATP sur des terrains du STIF, de l'Etat ou, s'agissant du tramway T2, de RFF. La RATP n'a pu expliquer à la mission dans quelles conditions et pour quelles raisons ces dépenses avaient été enregistrées au compte 214200 plutôt que réparties sur les comptes habituellement utilisés pour les dépenses de même nature.

Tableau : Infrastructures et équipements dans le plan comptable de la RATP

Numéro de compte	Catégorie ou libellé
Infrastructures et équipements	
Terrains, bâtiments, gros œuvre et second œuvre	
2111000 à 2115070	Terrains
2131110 à 2131990	Bâtiments
2132151 à 2132990	Gros œuvre
2133151 à 2139990 et 214	Second œuvre
Autres éléments d'infrastructures ou d'équipement	
2152350	Equipements de sonorisation sur les quais
2152351	Dispositif d'affichage lumineux d'information des voyageurs
2153110	Matériel d'épuisement et de ventilation
2153130	Equipement et matériels de climatisation
2153160	Système d'aide à l'exploitation des trains (SEAT)
2153210	Ensemble des équipements de télévision sur les quais
2153510	Matériel à imprimer, délivrer et oblitérer les tires de transports
2153610	Appareils élévateurs et translateurs
2153630	Portillons automatiques
2153650	Tourniquet d'admission automatique des voyageurs
2153670	Plans lumineux des stations
Autres immobilisations	
Immobilisations incorporelles	
2030000 à 2050000	Immobilisations incorporelles
Petits matériels et outillages	
2152110	Matériel médical et psychotechnique
2152130	Matériel des cantines, réfectoires et œuvres sociales
2152150	Matériel d'instruction
2152310	Matériel d'hygiène et de sécurité
2152330	Installation de distribution d'heure
2152340	Equipement sonorisation des bâtiments
2152510	Matériel photographique de projection et de reproduction
2152530	Matériel topographique
2153150	Matériel d'exploitation
2153170	Pilotage automatique, équipements sur motrices
2153230	Matériel de radio télécommunications, émetteurs, récepteurs
2153250	Equipement de télescripteurs
2153710	Gros et mini systèmes informatiques
2153720	Télétraitements des données
2154211	Matériels outillages, postes de redressement
2154212	Matériels outillages, postes haute tension
2154213	Matériels outillages, poste éclairage force
2154214	Matériels outillages, poste éclairage force EDF
2154311	Matériels et outillages des départements
2181000	Aménagement des bâtiments loués
2183110	Matériel technique de bureau
2183210	Matériel téléphonique de bureau
2183310	Petit matériel informatique
2183410	Matériel audio-visuel
2184110	Mobilier
2184310	Agencements divers
2184400	Matériel de loisir – Association APMCJ
2188100	Œuvres d'art
Matériel de transport	
2171110 à 2178840	Matériel de transport

*214 : Constructions sur le sol d'autrui

Sous cette définition, **les infrastructures représentent une valeur brute de 10,4 Mds€, pour une valeur nette de 4,8 Mds€, réparties comme suit :**

Tableau : Immobilisations corporelles et incorporelles au 31 décembre 2003

En M€	Valeur brute	% Valeur brute	VNC*	% VNC
1. Terrain	377,1	2,5%	377,1	6,1%
2. Bâtiments	1 556,9	10,3%	1 026,2	16,5%
3. Gros œuvre	5 139,4	33,9%	2 451,8	39,5%
4. Second œuvre	2 651,9	17,5%	694,9	11,2%
5. Autres éléments d'infrastructure	705,0	4,6%	270,9	4,4%
Total Infrastructures et équipements	10 430,2	68,8%	4 821,0	77,6%
6. Divers (petit outillage, immobilisations incorporelles...)	965,8	6,4%	194,7	3,1%
7. Matériel roulant	3 766,1	24,8%	1 195,0	19,2%
Total général	15 162,1	100,0%	6 210,7	100,0%

* Valeur nette comptable

A ces valeurs, il faut ajouter 1,2 Mds€ d'immobilisations en cours sur lesquelles la base ABEL fournit des indications insuffisantes pour que la mission ait pu envisager d'en répartir la valeur par propriétaire :

Tableau : Immobilisations en cours au 31 décembre 2003

En M€	Valeur brute	% Valeur brute
1. Terrain	7,3	0,6%
2. Bâtiments	555,0	45,4%
3. Gros œuvre	4,3	0,4%
4. Second œuvre	1,8	0,2%
5. Autres éléments d'infrastructure	70,9	5,8%
Total Infrastructures et équipements	639,4	52,3%
6. Divers (petit outillage, immobilisations incorporelles...)	387,3	31,7%
7. Matériel roulant	195,5	16,0%
Total général	1 222,2	100,0%

Le montant important des immobilisations en cours est lié notamment aux retards de mise en service comptable des biens après leur mise en service physique.

1.3. Difficulté du rapprochement entre éléments physiques et éléments comptables

La mission a rencontré une **très grande difficulté à rapprocher les comptes de la RATP de tout élément physique.**

En effet, les dépenses immobilisées sont, au fur et à mesure qu'elles sont réalisées, d'abord enregistrées en immobilisations en cours, sous un regroupement qui correspond, pour simplifier, aux travaux confiés à un même chef de projet.

A la mise en service physique du bien qu'il était chargé d'acquérir ou de produire, le chef de projet demande la mise en service comptable des dépenses qui s'y sont rattachées, c'est-à-dire, sur le plan comptable, le transfert de la dépense des immobilisations en cours (comptes 23) aux immobilisations en service (comptes 20 ou 21). La table ABEL des immobilisations en service est alors enrichie de diverses informations sur le bien : immatriculation comptable de la dépense, libellé, éventuellement localisation du bien (par exemple, pour le métro, *Station Châtelet*), date de mise en service physique, date de mise en service comptable, durée d'amortissement, valeur d'acquisition, etc³. Parmi ces informations figure ce que le logiciel comptable appelle « établissement » de rattachement.

Or la notion d'« établissement comptable » ne correspond pas à l'acception habituelle de la notion de « bien ». Ainsi, par exemple, l'établissement *Ligne 1* regroupe à la fois les dépenses de travaux, les matériels et outillages rattachés à l'exploitation de la ligne⁴, mais aussi le matériel roulant utilisé sur la ligne. De même, sur les quelque 400 M€ enregistrés en immobilisations au titre de l'établissement *Maison de la RATP*⁵, seuls environ 300 M€ sont représentatifs d'une « valeur de l'immeuble » homogène à la valeur vénale du bien. Sont par exemple rattachés à l'établissement du matériel de cantine, ou encore le logiciel de paie. L'« établissement comptable » correspond donc davantage à une unité de gestion qu'à un bien.

Du reste, **la notion d'« établissement comptable » n'est nullement documentée**. Les règles d'ouverture ou de fermeture d'un établissement comptable ne sont pas claires. Par exemple, si la restructuration d'un centre bus libère une parcelle sur laquelle est construit un immeuble tertiaire, un nouvel établissement comptable pourra être ouvert pour cet immeuble, mais le terrain sur lequel il est construit risque fort de rester rattaché à l'établissement comptable correspondant au dépôt.

En outre, les libellés des établissements sont différents de ceux qu'utilise le département du patrimoine pour désigner les mêmes biens. Par conséquent, **il n'existe pas de description physique des établissements comptables**.

Face à cette situation, la mission a pris les **partis méthodologiques suivants** :

- malgré les insuffisances du regroupement des dépenses en « établissements comptables », travailler à partir des données comptables plutôt que de l'inventaire physique du département du patrimoine, l'objectif de la mission étant la répartition par propriétaire de la valeur des actifs inscrits au bilan⁶ ;

- sauf pour les lignes de métro et de RER, affecter un seul propriétaire à chacun de ces établissements, alors qu'en toute rigueur, la RATP ayant étendu certains ateliers ou dépôts du STIF sur des parcelles qu'elle a acquises en propre⁷, elle est propriétaire de ces équipements à hauteur de ce qu'elle a construit sur ces parcelles.

³ Au 31 décembre 2003, 410 886 de ces « biens comptables » étaient enregistrés dans la base ABEL.

⁴ Par exemple, les fours à micro-ondes des cuisines installées dans certaines stations pour les agents.

⁵ Libellé *Lyon Bercy* dans la table des établissements.

⁶ La mission n'a pas, en particulier, procédé aux investigations lourdes qu'aurait exigées un rapprochement systématique entre données comptables et inventaire physique.

⁷ Parfois significatives, comme dans le cas de l'atelier de la Villette.

1.4. Absence de notion de propriété dans la base comptable

Les biens du STIF, de l'Etat et de la RATP faisant en pratique l'objet d'une gestion intégrée, **le régime de propriété des immobilisations n'est pas renseigné dans les comptes au fur et à mesure de leur enregistrement**. L'indication de la localisation des biens, par exemple, est prévue par le logiciel mais non obligatoire : il est donc souvent impossible de savoir si une immobilisation libellée « travaux » et rattachée à la ligne 1 en concerne la portion historique – qui est au STIF – ou le prolongement mis en service en 1992 – qui, selon notre analyse, est à la RATP.

Compte tenu de l'imbrication des patrimoines des différents acteurs, il serait au demeurant difficile, quoique pas impossible au prix d'importants efforts d'organisation, d'en tenir des comptabilités séparées. Au reste, les actifs mis à disposition ont pendant plusieurs décennies fait l'objet d'un suivi spécifique : répondant à un vœu exprimé en 1962 par le conseil national de la comptabilité, le ministre des travaux publics avait demandé à la régie non seulement d'inscrire pour la première fois en 1963 la valeur des biens mis à disposition à son actif, mais encore de suivre année après année la valeur de ces biens. Figurait ainsi en annexe aux comptes un tableau détaillant en première colonne la valeur des terrains, constructions, matériels de transport⁸, matériels industriels et autres immobilisations corporelles mis à disposition de la RATP et en deuxième colonne la valeur des mêmes catégories d'immobilisations acquises ou créées par la RATP. Cette pratique a perduré jusqu'en 1993, quand elle a été abandonnée à l'occasion de la première informatisation de l'actif⁹.

Figure toutefois dans la base ABEL un paramétrage du « statut domanial », qui affecte à chaque établissement comptable la mention *Etat*, *STIF*, *RATP* ou *Location*. Mais, on l'a vu, la notion d'établissement n'est que partiellement pertinente au regard du régime de propriété des biens : le prolongement de la ligne 1, par exemple, est logiquement rattaché à l'établissement *Ligne 1*, dont le statut domanial est *STIF*, alors qu'il appartient à la RATP. Du reste, ce paramétrage comportait des erreurs¹⁰, que la mission a demandé au département du patrimoine de redresser.

S'agissant donc du métro et du RER, la mission :

- a affecté chaque bien comptable à la ligne historique ou aux prolongements réalisés après 1948, au vu notamment de sa localisation lorsque cette information était disponible, mais également de sa date de mise en service, de son éventuel rattachement à un bien plus ancien¹¹ ;

- en cas d'indétermination, a affecté la valeur des biens au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et sur le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne.

⁸ Il s'agit de ceux que la ville de Paris et le département de la Seine avaient mis à disposition de leur concessionnaire ou de leur fermier avant 1948.

⁹ Logiciel PRIMMO, auquel ABEL a succédé en 1999.

¹⁰ Par exemple, affectation du statut *STIF* aux dépenses afférentes au tramway T1, qui relèvent de la RATP.

¹¹ Cette donnée est renseignée dans les comptes car, sous certaines conditions, la durée d'amortissement du bien complémentaire est inférieure de moitié à celle du bien initial.

1.5. Synthèse des résultats

Le tableau suivant synthétise le fruit des investigations de la mission :

Tableau : Répartition de la valeur des immobilisations exploitées par la RATP -- Au 31 décembre 2003 (hors immobilisations en cours)

En M€	Métro			RER			Autres équipements et infrastructures			Total		
	Valeur brute	VNC	Valeur brute	VNC	Valeur brute	VNC	Valeur brute	% VNC	VNC	% VNC	Valeur brute	% VNC
STIF	3 652,9	1 022,4	336,9	137,1	1 633,6	955,8	5 623,4	43,9%	2 153,3	43,9%		
Etat	0,0	0,0	664,5	298,3	64,7	40,4	729,2	7,0%	388,7	7,0%		
RATP	1 863,0	1 279,0	1 498,3	665,8	684,8	403,3	4 046,1	36,8%	2 348,1	48,7%		
RFF (T2)	0,0	0,0	0,0	0,0	22,8	17,7	22,8	0,2%	17,7	0,4%		
Travaux sur immeubles loués	0,0	0,0	0,0	0,0	8,9	1,2	8,9	0,1%	1,2	0,0%		
Total	5 515,9	2 301,4	2 499,7	1 101,2	2 414,7	1 418,3	10 430,3	100,0%	4 820,9	100,0%		

Source : Traitements de la mission à partir de la table ABEL des immobilisations

Il en ressort que les propriétés de la RATP représentent 48,7% de la valeur nette comptable des infrastructures et équipements qu'elle exploite, celles du STIF en représentent 43,9%, celles de l'Etat 7,0% et celles de RFF 0,4%.

Les informations relatives aux immobilisations en cours étaient insuffisantes pour effectuer le même travail de répartition de leur valeur. En particulier, les immobilisations en cours ne sont pas encore affectées à un établissement.

2. VALEUR COMPTABLE DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS INSCRITS A L'ACTIF DE LA RATP

2.1 Présentation

Les tableaux qui suivent présentent pour chaque « établissement comptable », identifié à un bien :

- sa valeur brute ;
- la valeur brute de subvention associée au bien ;
- sa valeur brute nette de subvention brute, qui donne une indication sur l'effort de financement consenti par la RATP sur ses ressources propres pour l'acquisition ou la construction du bien ;
- sa valeur nette comptable, c'est-à-dire sa valeur brute diminuée des amortissements ;
- la valeur nette de la subvention associée, c'est-à-dire la valeur de la subvention brute diminuée du cumul des fractions de subvention reprises chaque année au compte de résultat ;
- la valeur nette de subvention, c'est-à-dire la valeur nette du bien diminuée de la valeur nette de la subvention associée, qui donne une indication sur la contribution du bien à l'équilibre actuel du bilan.

Par ailleurs, les établissements ont été regroupés en catégories homogènes :

- le réseau du métro ;
- le RER ;
- le tramway ;
- Orlyval ;
- le funiculaire de Montmartre ;
- les ateliers ;
- les dépôts de bus ;
- les immeubles tertiaires ;
- les autres établissements.

Rappelons enfin que la valeur des biens est représentative soit d'une pleine propriété, soit d'un droit d'occupation du domaine public routier d'une collectivité.

2.2. Le métro

La propriété des lignes prolongées après 1948 est partagée entre le STIF (ligne « historique » transférée par la loi de 1964) et la RATP (prolongements après 1948¹² et ligne 14).

2.2.1. Ligne 1 : Château de Vincennes - Grande Arche de la Défense

Prolongement après 1948, propriété de la RATP	Date de début des travaux	Date mise en service des stations
Pont de Neuilly - Grande Arche de la Défense	Janvier 1988	Avril 1992

Nombre total d'inter-stations	Nombre d'inter-stations du prolongement
24	2

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Ligne historique	342,6	19,1	323,5	114,2	55,4%	11,5	102,7	83,4%
<i>dont prorata*</i>	39,4	3,5	35,9	20,8	10,1%	2,0	18,8	15,3%
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0%	0,0	0,1	0,0%
Gros œuvre	218,1	13,8	204,3	75,5	36,6%	10,2	65,3	53,0%
Second œuvre	101,0	3,3	97,7	31,2	15,1%	0,9	30,3	24,6%
Autres	23,4	2,0	21,3	7,4	3,6%	0,3	7,0	5,7%
Prolongement	137,8	106,2	31,5	91,9	44,6%	71,5	20,4	16,6%
<i>dont prorata*</i>	3,6	0,3	3,3	1,9	0,9%	0,2	1,7	1,4%
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	111,0	87,8	23,2	85,1	41,3%	67,4	17,8	14,4%
Second œuvre	24,2	17,1	7,1	6,1	3,0%	3,7	2,3	1,9%
Autres	2,5	1,2	1,3	0,7	0,3%	0,4	0,3	0,2%
TOTAL	480,4	125,3	355,1	206,0	100,0%	82,9	123,1	100,0%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

2.2.2. Ligne 2 : Porte Dauphine - Nation

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,5	0,0	0,5	0,5	0,7%	0,0	0,5	0,8%
Bâtiments	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1%	0,0	0,1	0,1%
Gros œuvre	133,7	2,6	131,1	49,9	71,9%	1,6	48,3	71,5%
Second œuvre	70,9	0,4	70,5	14,7	21,2%	0,2	14,5	21,5%
Autres	11,2	0,4	10,8	4,2	6,0%	0,0	4,1	6,1%
TOTAL	216,5	3,4	213,0	69,4	100,0%	1,8	67,6	100,0%

¹² Rappelons qu'en tout état de cause, aucun prolongement n'a été décidé et mis en service entre 1948 et 1964.

2.2.3. Ligne 3 : Pont de Levallois - Gallieni

Prolongement après 1948, propriété de la RATP	Date de début des travaux	Date mise en service des stations
Gambetta - Gallieni	Novembre 1969	Avril 1971

Nombre total d'inter-stations	Nombre d'inter-stations du prolongement
24	2

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Ligne historique	272,2	5,1	267,1	95,3	91,6%	3,9	91,4	91,4%
<i>dont prorata*</i>	75,6	1,9	73,7	42,6	41,0%	1,5	41,2	41,1%
Terrains	0,6	0,0	0,6	0,6	0,6%	0,0	0,6	0,6%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	179,5	4,3	175,2	54,4	52,2%	3,4	50,9	50,9%
Second œuvre	77,5	0,4	77,1	35,6	34,2%	0,2	35,4	35,4%
Autres	14,5	0,4	14,2	4,7	4,5%	0,2	4,5	4,5%
Prolongement	20,3	0,2	20,1	8,8	8,4%	0,1	8,6	8,6%
<i>dont prorata*</i>	6,9	0,2	6,7	3,9	3,7%	0,1	3,7	3,7%
Terrains	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1%	0,0	0,1	0,1%
Bâtiments	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1%	0,0	0,1	0,1%
Gros œuvre	7,8	0,2	7,7	4,1	3,9%	0,1	4,0	4,0%
Second œuvre	8,8	0,0	8,8	3,1	3,0%	0,0	3,1	3,1%
Autres	3,5	0,0	3,5	1,4	1,3%	0,0	1,4	1,4%
TOTAL	292,5	5,3	287,2	104,0	100,0%	4,0	100,0	100,0%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

2.2.4. Ligne 3 bis : Gambetta - Porte des Lilas

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,2	0,0	0,2	0,2	2,2%	0,0	0,2	2,2%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	25,8	0,0	25,8	6,6	67,3%	0,0	6,6	67,3%
Second œuvre	7,9	0,0	7,9	1,6	16,6%	0,0	1,6	16,6%
Autres	5,7	0,0	5,7	1,4	13,9%	0,0	1,4	13,9%
TOTAL	39,7	0,0	39,6	9,7	100,0%	0,0	9,7	100,0%

2.2.5. Ligne 4 : Porte d'Orléans - Porte de Clignancourt

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,2	0,0	1,2	1,2	1,0%	0,0	1,2	1,2%
Bâtiments	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1%	0,0	0,1	0,1%
Gros œuvre	262,4	17,7	244,7	85,2	72,9%	13,5	71,7	71,2%
Second œuvre	67,7	3,4	64,3	16,7	14,3%	0,8	15,9	15,8%
Autres	35,4	4,7	30,7	13,6	11,7%	1,8	11,8	11,7%
TOTAL	366,7	25,8	340,9	116,8	100,0%	16,2	100,6	100,0%

2.2.6. Ligne 5 : Place d'Italie - Bobigny Pablo Picasso

Prolongement après 1948, propriété de la RATP	Date de début des travaux	Date mise en service des stations
Eglise de Pantin – Bobigny Pablo Picasso	Janvier 1981	Avril 1985

Nombre total d'inter-stations	Nombre d'inter-stations du prolongement
21	2

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Ligne historique	187,3	11,4	175,9	58,5	57,5%	6,9	51,6	71,1%
<i>dont prorata*</i>	20,8	3,3	17,5	10,3	10,1%	1,8	8,5	11,7%
Terrains	0,3	0,0	0,3	0,3	0,3%	0,0	0,3	0,4%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	122,3	7,7	114,6	43,9	43,2%	5,7	38,2	52,6%
Second œuvre	55,5	2,8	52,7	11,0	10,8%	0,8	10,2	14,1%
Autres	9,3	1,0	8,3	3,2	3,2%	0,4	2,9	4,0%
Prolongement	87,3	51,7	35,6	43,2	42,5%	22,2	21,0	28,9%
<i>dont prorata*</i>	12,2	0,3	1,8	1,1	1,1%	0,2	0,9	1,2%
Terrains	4,4	3,9	0,5	4,4	4,3%	0,0	4,4	6,0%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	37,1	33,9	23,2	36,9	36,3%	21,8	15,0	20,7%
Second œuvre	24,1	13,0	11,1	1,7	1,7%	0,3	1,4	1,9%
Autres	1,7	0,9	0,9	0,3	0,3%	0,1	0,2	0,3%
TOTAL	274,7	63,2	211,5	101,7	100,0%	29,1	72,6	100,0%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

2.2.7. Ligne 6 : Charles de Gaulle-Etoile - Nation

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,3	0,0	0,3	0,3	0,4%	0,0	0,3	0,4%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	146,6	5,2	141,4	43,5	62,3%	3,7	39,9	62,1%
Second œuvre	69,3	2,0	67,3	22,2	31,8%	1,1	21,1	33,0%
Autres	11,7	2,5	9,2	8,9	5,5%	1,0	2,9	4,5%
TOTAL	227,9	9,7	218,2	69,9	100,0%	5,7	64,2	100,0%

2.2.8. Ligne 7 : Villejuif et Mairie d'Ivry - La Courneuve 8 mai 1945

Prolongement après 1948, propriété de la RATP	Date de début des travaux	Date mise en service des stations
<i>Porte de la Villette – La Courneuve :</i>		
Porte de la Villette – Fort d'Aubervilliers	Jun 1977	Octobre 1979
Fort d'Aubervilliers – La Courneuve	1984	Mai 1987
<i>Maison Blanche – Villejuif Louis Aragon</i>		
Maison Blanche – Kremlin Bicêtre	Décembre 1979	Décembre 1982
Kremlin Bicêtre – Villejuif Louis Aragon	Janvier 1981	Février 1985

Nombre total d'inter-stations	Nombre d'inter-stations du prolongement
37	7

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Ligne historique	344,9	30,5	314,4	91,6	46,9%	16,4	75,2	61,8%
<i>dont prorata*</i>	<i>61,6</i>	<i>14,5</i>	<i>47,1</i>	<i>24,2</i>	<i>12,4%</i>	<i>7,4</i>	<i>16,8</i>	<i>13,8%</i>
Terrains	0,6	0,4	0,2	0,6	0,3%	0,0	0,6	0,5%
Bâtiments	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	238,1	21,3	216,8	66,5	34,0%	14,9	51,6	42,4%
Second œuvre	90,8	6,7	84,1	20,1	10,3%	1,0	19,0	15,6%
Autres	15,3	2,0	13,3	4,4	2,2%	0,5	3,9	3,2%
Prolongement	203,1	113,4	89,7	103,8	53,1%	57,2	46,6	38,2%
<i>dont prorata*</i>	<i>14,4</i>	<i>3,4</i>	<i>11,0</i>	<i>5,6</i>	<i>2,9%</i>	<i>1,7</i>	<i>3,9</i>	<i>3,2%</i>
Terrains	1,9	1,7	0,2	1,9	1,0%	0,0	1,9	1,5%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	157,9	92,0	65,9	98,0	50,1%	56,7	41,3	33,9%
Second œuvre	38,0	17,7	20,3	2,8	1,4%	0,3	2,5	2,1%
Autres	6,2	1,9	3,3	1,2	0,6%	0,2	0,9	0,8%
TOTAL	547,9	143,8	404,1	195,4	100,0%	73,6	121,7	100,0%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

2.2.9. Ligne 7 bis : Louis Blanc - Pré Saint-Gervais

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	40,8	0,0	40,8	8,9	71,7%	0,0	8,9	71,7%
Second œuvre	11,2	0,0	11,2	2,3	18,2%	0,0	2,3	18,2%
Autres	3,7	0,0	3,7	1,3	10,0%	0,0	1,3	10,1%
TOTAL	55,7	0,0	55,7	12,5	100,0%	0,0	12,5	100,0%

2.2.10. Ligne 8 : Balard - Créteil Préfecture

Prolongement après 1948, propriété de la RATP	Date de début des travaux	Date mise en service des stations
Charenton Ecoles – Maisons-Alfort - Stade	Nd	Septembre 1970
Maisons-Alfort-Stade – Maisons-Alfort-Juliottes	Nd	Avril 1972
Maisons-Alfort -Juliottes – Créteil-l'Echat	Avril 1972	Septembre 1973
Créteil l'Echat – Créteil-Préfecture	Nd	Septembre 1974

Nombre total d'inter-stations	Nombre d'inter-stations du prolongement
36	6

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Ligne historique	338,5	10,6	328,0	61,2	77,4%	5,6	55,6	76,8%
<i>dont prorata*</i>	55,1	0,3	54,8	14,0	17,8%	0,1	14,0	19,3%
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1%	0,0	0,0	0,1%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	233,8	8,2	225,6	43,9	55,5%	5,1	38,7	53,5%
Second œuvre	90,9	0,8	90,2	12,9	16,3%	0,1	12,7	17,6%
Autres	13,7	1,6	12,1	4,4	5,6%	0,3	4,1	5,6%
Prolongement	55,5	4,5	51,0	17,9	22,6%	1,1	16,8	23,2%
<i>dont prorata*</i>	11,0	0,1	11,0	2,8	3,6%	0,0	2,8	3,9%
Terrains	2,1	0,4	1,7	2,1	2,7%	0,0	2,1	3,0%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	31,0	2,5	28,6	12,5	16,1%	1,0	11,7	16,2%
Second œuvre	19,4	1,3	18,2	2,4	3,0%	0,0	2,4	3,3%
Autres	2,9	0,3	2,6	0,6	0,7%	0,0	0,5	0,7%
TOTAL	394,0	15,1	379,0	79,1	100,0%	6,7	72,4	100,0%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

2.2.11. Ligne 9 : Pont de Sèvres - Mairie de Montreuil

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,9	0,0	0,9	0,9	0,8%	0,0	0,9	0,8%
Bâtiments	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1%	0,0	0,1	0,1%
Gros œuvre	254,8	6,0	248,8	60,5	54,1%	4,5	56,0	52,5%
Second œuvre	121,1	1,0	120,1	45,0	40,2%	0,2	44,8	42,0%
Autres	16,1	1,0	15,1	5,3	4,8%	0,4	4,9	4,6%
TOTAL	393,0	8,0	385,0	111,8	100,0%	5,1	106,7	100,0%

2.2.12. Ligne 10 : Boulogne Pont de Saint-Cloud - Gare d'Austerlitz

Prolongement après 1948, propriété de la RATP	Date de début des travaux	Date mise en service des stations
Porte d'Auteuil – Boulogne Jean Jaurès	Février 1977	Octobre 1980
Boulogne Jean Jaurès – Porte de Saint-Cloud	Septembre 1978	Octobre 1981

Nombre total d'inter-stations	Nombre d'inter-stations du prolongement
23	2

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Ligne historique	202,8	9,4	193,3	45,5	74,2%	5,0	40,6	84,9%
<i>dont prorata*</i>	36,6	7,6	29,0	15,6	25,4%	4,1	11,4	24,0%
Terrains	0,3	0,0	0,3	0,3	0,4%	0,0	0,3	0,5%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	136,9	8,4	128,6	30,8	50,3%	4,8	26,0	54,5%
Second œuvre	56,4	0,8	55,5	11,6	18,9%	0,1	11,5	24,1%
Autres	9,2	0,3	9,0	2,8	4,6%	0,1	2,8	5,8%
Prolongement	40,1	22,2	17,9	15,8	25,8%	8,6	7,2	15,1%
<i>dont prorata*</i>	3,5	0,7	2,8	1,6	2,4%	0,4	1,1	2,3%
Terrains	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2%	0,0	0,1	0,2%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	26,9	15,9	11,0	14,8	24,1%	8,6	6,1	12,9%
Second œuvre	12,5	6,1	6,4	0,8	1,4%	0,0	0,8	1,8%
Autres	0,5	0,1	0,4	0,1	0,2%	0,0	0,1	0,3%
TOTAL	242,8	31,6	211,2	61,4	100,0%	13,6	47,8	100,0%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

2.2.13. Ligne 11 : Châtelet - Mairie des Lilas

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,3	0,0	0,3	0,3	0,6%	0,0	0,3	0,6%
Bâtiments	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1%	0,0	0,0	0,1%
Gros œuvre	114,9	2,2	112,7	26,4	62,0%	1,5	24,9	61,4%
Second œuvre	40,7	1,1	39,6	7,9	18,6%	0,4	7,5	18,6%
Autres	17,8	1,9	15,9	8,0	18,7%	0,2	7,8	19,3%
TOTAL	173,7	5,2	168,5	42,7	100,0%	2,1	40,6	100,0%

2.2.14. Ligne 12 : Mairie d'Issy - Porte de la Chapelle

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,7	0,0	0,7	0,7	1,2%	0,0	0,7	1,2%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	186,5	0,7	185,7	35,6	63,2%	0,5	35,1	63,0%
Second œuvre	60,8	0,5	60,3	15,8	28,0%	0,1	15,7	28,2%
Autres	12,0	0,2	11,8	4,2	7,5%	0,0	4,2	7,6%
TOTAL	259,9	1,4	258,5	56,3	100,0%	0,6	55,7	100,0%

2.2.15. Ligne 13 : Gabriel Péri et Saint-Denis-Université - Châtillon-Montrouge

Prolongement après 1948, propriété de la RATP	Date de début des travaux	Date mise en service des stations
<i>Jonction Invalides – Gare Saint-Lazare :</i>		
Saint-Lazare – Miromesnil	Juin 1968	Avril 1973
Miromesnil – Champs Elysées Clémenceau	Décembre 1972	Février 1975
Champs Elysées Clémenceau - Invalides	Septembre 1973	Novembre 1976
<i>Carrefour Pleyel – Saint-Denis Université :</i>		
Carrefour Pleyel – Basilique de Saint-Denis	Nd	Nd
Basilique de Saint-Denis – Saint-Denis Université	Juillet 1990	Mai 1988
<i>Autres prolongements</i>		
Porte de Clichy - Asnières Gennevilliers	Janvier 1975	Mai 1980
Porte de Vanves – Châtillon Montrouge	Juillet 1973	Novembre 1976

Nombre total d'inter-stations	Nombre d'inter-stations du prolongement
29	11

Ligne 13 (suite)

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Ligne historique	231,4	15,1	216,4	67,1	29,5%	7,5	59,6	44,9%
<i>dont prorata*</i>	32,2	2,4	31,8	12,8	5,6%	0,9	12,0	9,0%
Terrains	0,3	0,0	0,3	0,3	0,2%	0,0	0,3	0,3%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	151,0	8,2	142,7	43,6	19,2%	6,3	37,3	28,1%
Second œuvre	67,3	3,5	63,8	19,4	8,5%	0,2	19,2	14,5%
Autres	12,8	3,4	9,4	3,8	1,7%	1,0	2,7	2,1%
Prolongement	279,2	154,6	124,6	160,2	70,5%	87,1	73,1	55,1%
<i>dont prorata*</i>	20,9	1,5	19,5	7,8	3,4%	0,5	7,3	5,5%
Terrains	16,5	6,3	10,1	16,5	7,2%	1,6	14,9	11,2%
Bâtiments	3,0	0,0	2,9	2,8	1,2%	0,0	2,8	2,1%
Gros œuvre	193,5	122,3	71,2	119,7	52,7%	77,7	41,9	31,6%
Second œuvre	56,0	21,7	34,3	18,3	8,0%	6,6	11,7	8,8%
Autres	10,2	4,3	6,0	3,0	1,3%	1,2	1,8	1,3%
TOTAL	510,6	169,7	340,9	227,2	100,0%	94,6	132,6	100,0%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

2.2.16. Ligne 14 : Saint Lazare - Bibliothèque François Mitterrand

	Date de début des travaux	Date de mise en service des stations
Bibliothèque - Madeleine	Septembre 1993	Octobre 1998
Madeleine - Saint-Lazare	Nd	Décembre 2003

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	11,3	7,9	3,4	11,3	1,3%	4,1	7,2	4,6%
Bâtiments	0,2	0,2	0,0	0,2	0,0%	0,2	0,0	0,0%
Gros œuvre	768,1	634,7	133,5	682,6	81,5%	563,3	119,3	76,1%
Second œuvre	46,1	34,6	11,4	28,6	3,4%	21,2	7,4	4,7%
Autres	214,0	174,2	39,9	114,8	13,7%	91,8	23,0	14,6%
TOTAL	1 039,7	851,5	188,2	837,5	100,0%	680,7	156,8	100,0%

2.2.17. Synthèse

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
STIF	3 652,9	154,8	3 498,1	1 022,4	44,4%	88,3	934,1	72,7%
<i>dont prorata*</i>	323,4	33,6	289,8	140,4	6,1%	17,7	122,7	9,6%
Terrains	6,3	0,4	5,9	6,3	0,3%	0,0	6,3	0,5%
Bâtiments	0,5	0,0	0,5	0,5	0,0%	0,0	0,5	0,0%
Gros œuvre	2 445,4	106,4	2 339,0	675,2	29,3%	75,9	599,4	46,7%
Second œuvre	989,0	26,7	962,4	267,9	11,6%	6,1	261,8	20,4%
Autres	211,6	21,4	190,3	72,5	3,2%	6,3	66,2	5,2%
RATP	1 863,0	1 304,4	558,6	1 279,0	55,6%	928,5	350,5	27,3%
<i>dont prorata*</i>	62,5	6,5	56,0	24,6	1,1%	3,2	21,5	1,7%
Terrains	36,3	20,3	16,0	36,3	1,6%	5,7	30,6	2,4%
Bâtiments	3,3	0,2	3,1	3,3	0,1%	0,2	2,9	0,2%
Gros œuvre	1 353,6	989,3	364,3	1 053,9	45,8%	796,8	257,1	20,0%
Second œuvre	229,2	111,7	117,5	63,7	2,8%	32,1	31,6	2,5%
Autres	240,6	182,9	57,8	122,0	5,3%	93,8	28,2	2,2%
TOTAL	5 515,9	1 459,2	4 056,7	2 301,4	100,0%	1 016,8	1 284,6	100,0%
Terrains	42,5	20,7	21,8	42,5	1,8%	5,7	36,9	2,9%
Bâtiments	3,8	0,2	3,6	3,6	0,2%	0,2	3,4	0,3%
Gros œuvre	3 799,0	1 095,7	2 703,3	1 729,1	75,1%	872,6	856,5	66,7%
Second œuvre	1 218,2	138,4	1 079,9	331,6	14,4%	38,2	293,4	22,8%
Autres	452,3	204,2	248,1	194,5	8,5%	100,0	94,5	7,4%

2.3. LE RER

2.3.1. RER A

Section	Propriétaire	Nombre d'inter-stations
Saint-Germain-en-Laye – Nanterre-Préfecture	Etat	7
Nanterre-Préfecture – Marne-la-Vallée	RATP	18
Vincennes – Boissy-Saint-Léger	Etat	9

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Sections historiques (Etat)	492,8	254,5	238,3	224,7	31,3%	89,1	135,7	39,6%
<i>dont prorata*</i>	<i>175,8</i>	<i>67,2</i>	<i>108,6</i>	<i>71,1</i>	<i>9,9%</i>	<i>26,8</i>	<i>44,3</i>	<i>12,9%</i>
Terrains	44,7	4,6	40,1	44,7	6,2%	0,0	44,7	13,0%
Bâtiments	34,9	25,3	9,5	19,4	2,7%	11,6	7,8	2,3%
Gros œuvre	190,9	141,4	49,5	108,2	14,8%	69,1	37,1	10,8%
Second œuvre	186,6	70,2	116,3	45,6	6,4%	6,8	38,8	11,3%
Autres	35,8	12,9	22,9	8,9	1,2%	1,7	7,2	2,1%
Sections récentes (RATP)	1 148,3	733,4	414,9	492,7	68,7%	285,6	207,1	60,4%
<i>dont prorata*</i>	<i>197,7</i>	<i>75,6</i>	<i>122,2</i>	<i>80,0</i>	<i>11,1%</i>	<i>30,1</i>	<i>49,9</i>	<i>14,5%</i>
Terrains	29,0	13,9	15,1	29,0	4,0%	0,2	28,8	8,4%
Bâtiments	66,0	42,4	23,6	43,8	6,1%	26,5	17,3	5,1%
Gros œuvre	626,4	512,0	114,4	315,1	43,9%	236,8	78,3	22,8%
Second œuvre	319,0	123,6	195,4	74,6	10,4%	16,9	57,7	16,8%
Autres	107,9	41,5	66,4	30,2	4,2%	5,2	25,0	7,3%
TOTAL	1 641,1	987,9	653,2	717,4	100,0%	374,6	342,8	100,0%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

2.3.2.RER B

Section	Propriétaire	Nombre d'inter-stations
Nord : Gare du nord – Luxembourg	RATP	3
Centre : Luxembourg – Massy-Palaiseau et Bourg-la-Reine – Robinson	STIF	18
Sud : Massy-Palaiseau – Saint-Rémy-lès-Chevreuse	Etat	10

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Section Centrale (STIF)	336,9	48,0	288,9	137,1	35,8%	20,6	116,5	45,8%
<i>dont prorata*</i>	12,8	18,0	112,1	58,1	15,2%	8,8	49,2	19,3%
Terrains	30,7	0,0	30,7	30,7	8,0%	0,0	30,7	12,1%
Bâtiments	29,2	3,7	25,6	17,1	4,5%	2,5	14,6	5,7%
Gros œuvre	89,7	19,8	70,0	42,9	11,2%	14,4	28,5	11,2%
Second œuvre	164,6	19,2	145,4	41,8	10,9%	2,7	39,1	15,4%
Autres	22,6	5,4	17,3	4,6	1,2%	0,9	3,6	1,4%
Section Sud (Etat)	171,7	31,7	140,1	73,6	19,2%	15,5	58,1	22,8%
<i>dont prorata*</i>	62,7	9,4	53,2	20,6	5,4%	3,0	17,6	6,9%
Terrains	20,4	0,1	20,3	20,4	5,3%	0,0	20,3	8,0%
Bâtiments	9,7	0,3	9,4	4,1	1,1%	0,2	3,9	1,5%
Gros œuvre	41,6	16,4	25,2	26,6	7,0%	11,7	15,0	5,9%
Second œuvre	91,2	12,5	78,6	20,5	5,4%	3,0	17,5	6,9%
Autres	8,9	2,4	6,5	1,9	0,5%	0,6	1,3	0,5%
Section Nord (RATP)	347,3	190,5	156,9	172,1	45,0%	92,0	80,1	31,5%
<i>dont prorata*</i>	18,8	2,8	16,0	6,2	1,6%	0,9	5,3	2,1%
Terrains	2,8	1,8	1,0	2,8	0,7%	0,1	2,7	1,1%
Bâtiments	33,7	20,2	13,5	22,8	5,9%	13,7	9,1	3,6%
Gros œuvre	242,4	136,9	105,6	137,2	35,8%	75,9	61,3	24,1%
Second œuvre	58,1	26,4	31,7	7,5	2,0%	1,5	6,0	2,4%
Autres	10,3	5,2	5,1	1,9	0,5%	0,8	1,0	0,4%
TOTAL	856,0	270,1	585,9	382,8	100,0%	128,1	254,7	100,0%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

NB : les dépenses de la RATP tiennent compte des dépenses réalisées au titre de la ligne D, appartenant à la SNCF, à l'occasion du « doublement » du tunnel de la ligne B entre les stations Gare du Nord et Châtelet-Les Halles. La valeur brute de ces dépenses s'élève à 2,6 M€ et leur valeur nette comptable à 1,1 M€.

2.3.3. Synthèse

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
STIF	336,9	48,0	288,9	137,1	12,5%	20,6	116,5	19,5%
<i>dont prorata*</i>	112,8	18,0	112,1	58,1	5,3%	8,8	49,2	8,2%
Terrains	30,7	0,0	30,7	30,7	2,8%	0,0	30,7	5,1%
Bâtiments	29,2	3,7	25,6	17,1	1,6%	2,5	14,6	2,4%
Gros œuvre	89,7	19,8	70,0	42,9	3,9%	14,4	28,5	4,8%
Second œuvre	164,6	19,2	145,4	41,8	3,8%	2,7	39,1	6,5%
Autres	22,6	5,4	17,3	4,6	0,4%	0,9	3,6	0,6%
ETAT	664,5	286,2	378,4	298,3	27,1%	104,6	193,7	32,4%
<i>dont prorata*</i>	238,4	76,6	161,8	91,7	8,3%	29,7	61,9	10,3%
Terrains	65,1	4,7	60,3	65,1	5,9%	0,0	65,0	10,9%
Bâtiments	44,5	25,6	18,9	23,5	2,1%	11,7	11,7	2,0%
Gros œuvre	232,5	157,7	74,7	132,9	12,1%	80,7	52,1	8,7%
Second œuvre	277,7	82,8	194,9	66,1	6,0%	9,8	56,3	9,4%
Autres	44,8	15,3	29,4	10,8	1,0%	2,3	8,5	1,4%
RATP	1 498,3	924,8	573,5	665,8	60,5%	377,6	288,3	48,2%
<i>dont prorata*</i>	216,5	78,4	138,1	86,1	7,8%	31,0	55,1	9,2%
Terrains	31,8	15,7	16,1	31,8	2,9%	0,3	31,5	5,3%
Bâtiments	99,7	62,6	37,1	66,6	6,0%	40,1	26,4	4,4%
Gros œuvre	869,9	648,8	221,1	453,2	41,2%	312,8	140,4	23,5%
Second œuvre	378,3	150,8	227,5	82,2	7,5%	18,4	63,8	10,7%
Autres	118,6	46,8	71,8	32,1	2,9%	6,0	26,1	4,4%
TOTAL	2 499,7	1 258,9	1 240,8	1 101,2	100,0%	502,7	598,5	100,0%
Terrains	127,6	20,4	107,1	127,6	11,6%	0,3	127,3	21,3%
Bâtiments	173,5	91,9	81,6	107,1	9,7%	54,4	52,7	8,8%
Gros œuvre	1 192,1	826,4	365,8	629,0	57,1%	407,9	221,0	36,9%
Second œuvre	820,5	252,7	567,8	190,1	17,3%	30,9	159,2	26,6%
Autres	186,0	67,5	118,5	47,5	4,3%	9,2	38,3	6,4%

* La valeur des biens qui n'ont pas pu être localisés sur la ligne a été répartie au prorata du nombre d'inter-stations situées respectivement sur la ligne historique et le prolongement par rapport au nombre total d'inter-stations sur la ligne

2.4. Le tramway

Lignes	Propriétaires
T1 : Saint-Denis – Noisy-le-Sec	RATP
T2 : La Défense – Issy-les-Moulineaux	RFF

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
RATP	139,7	122,5	17,1	88,6	83,4%	66,1	22,5	87,7%
Terrains	13,1	13,1	0,0	13,1	12,4%	0,4	12,7	49,6%
Bâtiments	1,2	0,2	1,1	1,0	0,9%	0,1	0,8	3,3%
Gros œuvre	76,3	68,9	7,4	59,1	55,6%	53,1	5,9	23,1%
Second œuvre	47,5	40,3	7,2	15,4	14,5%	12,4	3,0	11,6%
Autres	1,5	0,1	1,5	0,1	0,0%	0,0	0,0	0,1%
RFF	22,8	18,7	4,0	17,7	16,6%	14,5	3,1	12,3%
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	14,7	12,1	2,6	12,8	12,0%	10,5	2,2	8,7%
Gros œuvre	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2%	0,1	0,1	0,3%
Second œuvre	7,7	6,3	1,4	4,6	4,3%	3,8	0,8	3,2%
Autres	0,2	0,1	0,0	0,1	0,1%	0,1	0,0	0,1%
TOTAL	162,4	141,2	21,2	106,3	100,0%	80,6	25,6	100,0%
Terrains	13,1	13,1	0,0	13,1	12,4%	0,4	12,7	49,6%
Bâtiments	15,9	12,3	3,6	13,7	12,9%	10,7	3,1	12,0%
Gros œuvre	76,5	69,0	7,5	59,3	55,8%	53,3	6,0	23,5%
Second œuvre	55,2	46,6	8,5	20,0	18,8%	16,2	3,8	14,8%
Autres	1,7	0,2	1,5	0,1	0,1%	0,1	0,0	0,1%

2.5. Orlyval

Orlyval (Antony-Orly Sud) est concédé par le STIF, qui en est donc propriétaire.

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	0,1	0,0	0,1	0,1	2,1%	0,0	0,1	6,1%
Gros œuvre	1,4	1,2	0,2	1,2	47,9%	1,0	0,2	21,7%
Second œuvre	0,1	0,0	0,1	0,1	3,6%	0,0	0,1	9,4%
Autres	2,2	1,5	0,7	1,1	46,4%	0,6	0,5	62,8%
TOTAL	3,8	2,8	1,0	2,4	100,0%	1,6	0,8	100,0%

2.6. Le funiculaire de Montmartre

Le funiculaire de Montmartre a été transféré au STIF par la loi de 1964.

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5%	0,0	0,0	0,5%
Bâtiments	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Gros œuvre	6,6	0,0	6,6	4,6	92,4%	0,0	4,6	92,4%
Second œuvre	1,0	0,0	1,0	0,4	7,1%	0,0	0,4	7,1%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	7,6	0,0	7,6	5,0	100,0%	0,0	5,0	100,0%

2.7. Les ateliers

2.7.1. Ateliers du matériel roulant ferroviaire (MRF)

3.6.1.1. Ateliers appartenant au STIF

- Auteuil (atelier du métro)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
Face au 41 avenue du général Sarraill, 75 016 PARIS		Tréfonds						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	0,7	0,0	0,7	0,6	53,4%	0,0	0,6	53,4%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	1,1	0,0	1,1	0,5	46,6%	0,0	0,5	46,6%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	1,8	0,0	1,8	1,2	100,0%	0,0	1,2	100,0%

- Boulogne (atelier du métro)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
110 à 116 rue de Billancourt, 92 100 BOULOGNE-BILLAN COURT		13 924						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,3	0,0	1,3	1,3	36,7%	0,0	1,3	36,7%
Bâtiments	4,1	0,0	4,1	1,7	50,1%	0,0	1,7	50,1%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	1,6	0,0	1,6	0,5	13,3%	0,0	0,5	13,3%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	7,0	0,0	7,0	3,5	100,0%	0,0	3,5	100,0%

- Charonne (atelier du métro)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
89 rue de Lagny, 75 020 PARIS		17 904*						
* dont 218 m ² de parcelles contiguës acquises en propre par la RATP								
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	4,9	0,0	4,9	4,9	37,7%	0,0	4,9	37,7%
Bâtiments	13,3	0,0	13,3	7,5	57,6%	0,0	7,5	57,6%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1%	0,0	0,0	0,1%
Second œuvre	4,9	0,0	4,9	0,6	4,3%	0,0	0,6	4,3%
Autres	0,2	0,0	0,2	0,1	0,4%	0,0	0,1	0,4%
TOTAL	23,4	0,0	23,4	13,0	100,0%	0,0	13,0	100,0%

- Choisy (atelier du métro)

Adresse		Superficie cadastre en m²						
21 à 27 avenue de la porte d'Italie, 750 13 PARIS		37 671						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	8,0	0,0	8,0	8,0	39,9%	0,0	8,0	39,9%
Bâtiments	22,0	0,0	22,0	10,5	52,9%	0,0	10,5	52,9%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	5,8	0,0	5,8	1,4	6,8%	0,0	1,4	6,8%
Autres	0,2	0,0	0,2	0,1	0,4%	0,0	0,1	0,4%
TOTAL	35,9	0,0	35,9	19,9	100,0%	0,0	19,9	100,0%

- Fontenay-sous-Bois (atelier du métro)

Adresse		Superficie cadastre en m²						
16 rue Jean-Jacques Rousseau, 94 120 FONTENAY-SOUS-BOIS		39 169*						
* dont 7 902 m ² de parcelles contiguës acquises en propre par la RATP								
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	4,1	0,0	4,1	4,1	11,0%	0,0	4,1	11,0%
Bâtiments	39,8	0,0	39,8	27,2	72,0%	0,0	27,2	72,0%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	13,0	0,0	13,0	6,3	16,8%	0,0	6,3	16,8%
Autres	0,2	0,0	0,2	0,1	0,3%	0,0	0,1	0,3%
TOTAL	57,2	0,0	57,2	37,8	100,0%	0,0	37,8	100,0%

- Javel (atelier du métro)

Adresse		Superficie cadastre en m²						
1 et 13 rue Jean-Maridor, 75 015 PARIS		9 376						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	2,8	0,0	2,8	2,8	30,0%	0,0	2,8	30,0%
Bâtiments	11,4	0,0	11,4	6,2	68,1%	0,0	6,2	68,1%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	2,3	0,0	2,3	0,2	1,8%	0,0	0,2	1,8%
Autres	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1%	0,0	0,0	0,1%
TOTAL	16,6	0,0	16,6	9,2	100,0%	0,0	9,2	100,0%

- Italie (atelier du métro)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
10-16/32 rue Abel Hovelacque, 75 013 PARIS		12 883						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	3,2	0,0	3,2	3,2	34,2%	0,0	3,2	34,2%
Bâtiments	8,6	0,0	8,6	4,7	49,5%	0,0	4,7	49,6%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	9,5	0,1	9,4	1,4	14,9%	0,0	1,4	14,9%
Autres	2,2	0,1	2,1	0,1	1,4%	0,0	0,1	1,4%
TOTAL	23,6	0,2	23,4	9,5	100,0%	0,0	9,5	100,0%

- Lilas (atelier du métro)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
19 boulevard du général Leclerc, 93 260 LES LILAS		2 789*						
* dont 109 m ² de parcelles contiguës acquises en propre par la RATP								
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,1	0,0	0,1	0,1	5,3%	0,0	0,1	5,3%
Bâtiments	0,5	0,0	0,5	0,4	19,4%	0,0	0,4	19,4%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7%	0,0	0,0	1,7%
Second œuvre	0,5	0,0	0,5	0,2	11,1%	0,0	0,2	11,1%
Autres	1,7	0,0	1,7	1,3	62,5%	0,0	1,3	62,5%
TOTAL	2,8	0,0	2,8	2,1	100,0%	0,0	2,1	100,0%

- Saint-Fargeau (atelier du métro)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
36-40 rue Pelleport, 75 020 PARIS		15 112*						
* dont 1 905 m ² de parcelles contiguës acquises en propre par la RATP								
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	7,5	0,0	7,5	7,5	54,5%	0,0	7,5	54,5%
Bâtiments	10,1	0,0	10,1	5,3	38,6%	0,0	5,3	38,6%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	3,3	0,0	3,3	1,0	6,9%	0,0	1,0	6,9%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	20,9	0,0	20,9	13,9	100,0%	0,0	13,9	100,0%

- Saint-Ouen (atelier du métro)

Adresse	Superficie cadastre en m ²
111 à 117 avenue Michelet, 95 310 SAINT-OUEN	33 905*

* dont 7 669 m² de parcelles contiguës acquises en propre par la RATP

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	3,9	0,4	3,5	3,9	10,7%	0,0	3,9	11,3%
Bâtiments	43,4	3,4	40,0	28,7	79,2%	2,1	26,6	77,9%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	11,9	0,0	11,9	3,4	9,5%	0,0	3,4	10,1%
Autres	0,5	0,0	0,5	0,2	0,6%	0,0	0,2	0,6%
TOTAL	59,7	3,7	55,9	36,3	100,0%	2,1	34,1	100,0%

- Vaugirard (atelier du métro)

Adresse	Superficie cadastre en m ²
222/224 rue de la Croix Nivert, 75 015 PARIS	26 834

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	8,6	0,0	8,6	8,6	55,5%	0,0	8,6	55,5%
Bâtiments	12,4	0,0	12,4	6,4	41,6%	0,0	6,4	41,6%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	3,7	0,0	3,7	0,4	2,8%	0,0	0,4	2,8%
Autres	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1%	0,0	0,0	0,1%
TOTAL	24,8	0,0	24,8	15,4	100,0%	0,0	15,4	100,0%

3.6.1.2. Ateliers appartenant à l'Etat

- Massy (atelier du RER B)

Le régime de propriété de cet atelier est complexe, la propriété du foncier étant partagée entre l'Etat, le STIF et la RATP. L'atelier se trouve en effet au croisement de plusieurs lignes jadis exploitées sous des modalités différentes. La mission considère qu'il ressortit au premier chef de la propriété de l'Etat, mais le STIF et la RATP en sont également partiellement propriétaires.

Adresse	Superficie cadastre en m ²
Boulevard de la Grande Ceinture, 91 120 PALAISEAU	Nd*

* Indissociable du terrain d'assiette de la voie

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,1	0,0	0,1	0,1	0,5%	0,0	0,1	0,6%
Bâtiments	28,0	7,5	20,6	17,7	76,7%	4,5	13,2	71,1%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	12,1	1,6	10,4	5,2	22,6%	0,0	5,2	28,0%
Autres	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2%	0,0	0,0	0,2%
TOTAL	40,4	9,1	31,3	23,1	100,0%	4,6	18,5	100,0%

- Rueil (atelier du RER A)

Adresse	Superficie cadastre en m ²
166 boulevard National, 92 000 NANTERRE	Nd*

* Indissociable du terrain d'assiette de la voie

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	17,9	4,0	13,9	13,7	80,6%	1,7	12,0	78,5%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	4,9	0,9	4,1	3,0	17,5%	0,0	3,0	19,4%
Autres	0,7	0,1	0,6	0,3	1,9%	0,0	0,3	2,1%
TOTAL	23,5	4,9	18,6	17,0	100,0%	1,7	15,3	100,0%

3.6.1.3. Ateliers appartenant à la RATP

- Bobigny (atelier du métro et du tramway T1)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
62 rue des Coquetiers, 93 000 BOBIGNY		37 170						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	25,5	8,3	17,2	18,3	93,4%	6,0	12,3	91,6%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	4,0	0,7	3,4	1,3	6,6%	0,2	1,1	8,4%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,1%
TOTAL	29,5	9,0	20,5	19,6	100,0%	6,2	13,4	100,0%

- Issy (atelier du tramway T2)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
Rue Jean-Jacques Rousseau, 92 130 ISSY-les-MOULINEAUX		Nd						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	0,2	0,0	0,2	0,2	61,5%	0,0	0,2	61,5%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	0,1	0,0	0,1	0,1	38,5%	0,0	0,1	38,5%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	0,4	0,0	0,4	0,3	100,0%	0,0	0,3	100,0%

- Boissy / Sucy (atelier du RER A)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
13 chemin vert, 94 370 SUCY-en-BRIE		276 781						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	6,3	4,4	1,9	6,3	14,7%	0,0	6,3	19,6%
Bâtiments	51,9	22,3	29,6	32,7	75,8%	10,5	22,2	68,4%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	15,1	4,8	10,2	4,1	9,5%	0,2	3,9	12,0%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	73,3	31,6	41,7	43,1	100,0%	10,7	32,4	100,0%

- Châtillon-Bagneux (atelier du métro)

Adresse	Superficie cadastre en m ²
Rue Jean Jaurès, 92 220 BAGNEUX	21 697

Cet atelier est enregistré dans les comptes pour une valeur brute de 34 K€ et une valeur nette de 24 K€.

- Torcy (atelier du RER A)

Adresse	Superficie cadastre en m ²
Arrière gare de Torcy 77 200	Nd*

* A déterminer prochainement par le géomètre

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Bâtiments	12,2	0,3	11,9	9,5	93,0%	0,2	9,3	96,3%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	2,8	1,7	1,1	0,7	7,0%	0,4	0,4	3,7%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	15,0	2,0	13,0	10,2	100,0%	0,6	9,7	100,0%

3.6.1.4. Synthèse

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	Subv° (VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
STIF	273,8	4,0	269,8	161,7	58,8%	2,1	159,6	64,0%
Terrains	44,4	0,4	44,0	44,4	16,1%	0,0	44,4	17,8%
Bâtiments	166,4	3,4	163,0	99,5	36,2%	2,1	97,4	39,1%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	57,8	0,1	57,7	15,9	5,8%	0,0	15,9	6,4%
Autres	5,2	0,1	5,1	1,9	0,7%	0,0	1,9	0,8%
ETAT	63,9	14,0	49,9	40,1	14,6%	6,2	33,8	13,6%
Terrains	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0%	0,0	0,1	0,0%
Bâtiments	45,9	11,5	34,5	31,4	11,4%	6,2	25,2	10,1%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	17,0	2,5	14,5	8,2	3,0%	0,0	8,2	3,3%
Autres	0,9	0,1	0,8	0,4	0,1%	0,0	0,4	0,1%
RATP	118,2	42,5	75,7	73,3	26,6%	17,5	55,8	22,4%
Terrains	6,3	4,4	1,9	6,3	2,3%	0,0	6,3	2,5%
Bâtiments	89,8	30,9	58,9	60,7	22,1%	16,8	43,9	17,6%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	22,0	7,2	14,8	6,2	2,3%	0,7	5,5	2,2%
Autres	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	455,9	60,5	395,4	275,1	100,0%	25,9	249,2	100,0%
Terrains	50,8	4,8	46,0	50,8	18,5%	0,0	50,8	20,4%
Bâtiments	302,4	45,7	256,4	191,6	69,7%	25,1	166,5	66,8%
Gros œuvre	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0%	0,0	0,1	0,0%
Second œuvre	96,8	9,8	87,0	30,3	11,0%	0,8	29,6	11,9%
Autres	6,1	0,2	5,9	2,3	0,8%	0,0	2,3	0,9%

2.7.2. Centres bus (ateliers du matériel roulant bus - MRB)

La RATP exploite deux centres bus, qui font partie des biens transférés au STIF en 1964 (Championnet) ou acquis par emploi (Saint-Denis).

- Championnet

Adresse	Superficie cadastre en m ²
24 à 36 bis rue Championnet, 75 018 PARIS	Nd*

* Indissociable de l'ensemble plus vaste dit « Championnet »

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	17,8	0,0	17,8	17,8	29,1%	0,0	17,8	29,1%
Bâtiments	63,5	0,0	63,5	36,9	60,3%	0,0	36,9	60,3%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	16,7	0,0	16,6	6,4	10,4%	0,0	6,4	10,4%
Autres	0,8	0,0	0,8	0,1	0,2%	0,0	0,1	0,2%
TOTAL	98,7	0,0	98,7	61,2	100,0%	0,0	61,2	100,0%

- Saint-Denis Croizat (acquis par la procédure de emploi)

Adresse	Superficie cadastre en m ²
110 rue Ambroise Croizat, 93 200 SAINT-DENIS	35 157*

*dont 4 771 m² de parcelles contiguës acquises en propre par la RATP

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	2,1	0,0	2,1	2,1	75,2%	0,0	2,1	75,2%
Bâtiments	0,9	0,0	0,9	0,6	22,4%	0,0	0,6	22,4%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	0,1	0,0	0,1	0,1	2,3%	0,0	0,1	2,3%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	3,0	0,0	3,0	2,8	100,0%	0,0	2,8	100,0%

- Synthèse

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	19,9	0,0	19,9	19,9	31,1%	0,0	19,9	31,1%
Bâtiments	64,3	0,0	64,3	37,6	58,7%	0,0	37,6	58,7%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	16,8	0,0	16,7	6,4	10,1%	0,0	6,4	10,0%
Autres	0,8	0,0	0,8	0,1	0,2%	0,0	0,1	0,2%
TOTAL	101,8	0,0	101,7	64,0	100,0%	0,0	64,0	100,0%

2.7.3. Autres ateliers

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
STIF	44,1	0,0	44,1	26,8	63,9%	0,0	26,8	73,2%
Bastille	6,2	0,0	6,2	4,3	10,3%	0,0	4,3	11,8%
Dulong	5,1	0,0	5,1	2,2	5,4%	0,0	2,2	6,1%
Michel Bizot	3,5	0,0	3,5	1,4	3,3%	0,0	1,4	3,8%
Villette*	29,3	0,0	29,3	18,8	45,0%	0,0	18,8	51,5%
ETAT	0,7	0,4	0,3	0,3	0,6%	0,1	0,1	0,3%
Terrains	0,7	0,4	0,3	0,3	0,6%	0,1	0,1	0,3%
RATP	22,1	8,7	13,4	14,9	35,4%	5,2	9,7	26,5%
Sucy	2,3	0,0	2,3	1,6	3,9%	0,0	1,6	4,5%
Boissy	11,2	5,9	5,3	7,7	18,4%	4,5	3,2	8,7%
Gallieni	1,4	0,0	1,4	0,7	1,6%	0,0	0,7	1,9%
La Folie	4,9	2,8	2,1	3,0	7,1%	0,6	2,3	6,4%
Nanterre	1,2	0,0	1,2	0,9	2,2%	0,0	0,9	2,5%
Val-de-Fontenay	1,1	0,0	1,1	0,9	2,2%	0,0	0,9	2,5%
TOTAL	67,0	9,1	57,9	41,9	100,0%	5,3	36,6	100,0%

* Cet atelier s'étend également sur Aubervilliers. STIF : 37 401 m² à la Villette et 1 125 m² à Aubervilliers, RATP : 8 751 m² à la Villette et 28 886 m² à Aubervilliers.

2.8. Les dépôts de bus

2.8.1. Dépôts appartenant au STIF

Il s'agit des dépôts transférés au STIF par la loi de 1964, ainsi que d'un dépôt acquis par emploi.

- Asnières

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
19 avenue Gabriel Péri, 92 600 ASNIERES-SUR-SEINE		9 333						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,6	0,0	0,6	0,6	9,4%	0,0	0,6	10,6%
Bâtiments	8,9	1,3	7,6	4,7	78,4%	0,7	4,1	75,7%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	3,5	0,0	3,4	0,6	10,7%	0,0	0,6	12,1%
Autres	0,1	0,0	0,1	0,1	1,4%	0,0	0,1	1,6%
TOTAL	13,1	1,3	11,7	6,0	100,0%	0,7	5,4	100,0%

- Aubervilliers (acquis par la procédure de emploi)

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
14-26 rue de la Haie Coq, 93 300 AUBERVILLIERS		51 126						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	5,0	0,0	5,0	5,0	19,1%	0,0	5,0	19,1%
Bâtiments	25,7	0,1	25,6	19,4	73,3%	0,1	19,3	73,3%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	6,4	0,0	6,3	1,8	6,7%	0,0	1,8	6,7%
Autres	0,4	0,0	0,4	0,2	0,9%	0,0	0,2	0,9%
TOTAL	37,5	0,1	37,4	26,4	100,0%	0,1	26,4	100,0%

- Belliard

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
29-31 rue Belliard, 75 018 PARIS		Nd*						
* Indissociable de l'ensemble plus vaste dit « Championnet »								
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,3	0,0	0,3	0,3	2,2%	0,0	0,3	2,6%
Bâtiments	16,9	3,0	13,9	11,9	88,3%	2,0	9,9	86,4%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	5,0	0,2	4,8	1,0	7,4%	0,0	1,0	8,7%
Autres	0,7	0,0	0,7	0,3	1,9%	0,0	0,3	2,3%
TOTAL	22,9	3,2	19,7	13,5	100,0%	2,0	11,5	100,0%

- Charlebourg

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
31 et 42 boulevard National, 92 250, LA GARENNE COLOMBES		19 146						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,0	0,0	1,0	1,0	9,3%	0,0	1,0	10,0%
Bâtiments	16,3	1,1	15,2	9,0	82,0%	0,8	8,2	80,7%
Gros œuvre	0,1	0,0	0,1	0,1	0,7%	0,0	0,1	0,7%
Second œuvre	5,0	2,3	2,8	0,8	6,9%	0,0	0,7	7,3%
Autres	0,4	0,0	0,4	0,1	1,2%	0,0	0,1	1,3%
TOTAL	22,9	3,4	19,5	11,0	100,0%	0,8	10,2	100,0%

- Croix-Nivert

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
6 -18 rue Charles Lecocq, 75 015 PARIS		16 097						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	4,7	0,0	4,7	4,7	48,9%	0,0	4,7	49,1%
Bâtiments	9,1	0,1	9,0	3,9	40,8%	0,0	3,8	40,5%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	2,6	0,0	2,6	0,9	9,1%	0,0	0,9	9,1%
Autres	0,2	0,0	0,2	0,1	1,3%	0,0	0,1	1,3%
TOTAL	16,6	0,1	16,5	9,5	100,0%	0,0	9,5	100,0%

- Flandre

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
168 avenue Jean Jaurès, 93 500 PANTIN		23 766*						
*dont 4 614 m ² de parcelles contiguës acquises en propre par la RATP								
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,9	0,0	1,9	1,9	17,1%	0,0	1,9	19,8%
Bâtiments	13,1	2,0	11,1	7,8	70,1%	1,4	6,4	66,0%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	3,2	0,3	2,8	1,2	10,7%	0,1	1,1	11,8%
Autres	0,6	0,0	0,6	0,2	2,1%	0,0	0,2	2,5%
TOTAL	18,8	2,3	16,5	11,2	100,0%	1,5	9,7	100,0%

- Ivry

Adresse	Superficie cadastre en m ²
36-40 rue Pierre Curie, 94 200 IVRY-SUR-SEINE,	30 589*
*dont 2 132 m ² de parcelles contiguës acquises en propre par la RATP	

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,8	0,0	1,8	1,8	12,9%	0,0	1,8	13,5%
Bâtiments	18,3	0,9	17,5	9,9	69,2%	0,6	9,2	67,9%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	5,3	0,1	5,2	2,2	15,1%	0,0	2,2	15,8%
Autres	1,1	0,0	1,0	0,4	2,8%	0,0	0,4	2,8%
TOTAL	26,5	1,0	25,5	14,3	100,0%	0,7	13,6	100,0%

- Lagny

Adresse	Superficie cadastre en m ²
18-20 rue des Pyrénées, 75 020 PARIS	11 191

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	3,1	0,0	3,1	3,1	25,8%	0,0	3,1	27,4%
Bâtiments	12,6	0,9	11,7	7,4	62,2%	0,6	6,8	60,7%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	5,7	0,2	5,5	1,1	8,9%	0,1	1,0	8,7%
Autres	0,6	0,0	0,6	0,4	3,0%	0,0	0,4	3,2%
TOTAL	21,9	1,1	20,8	11,9	100,0%	0,7	11,2	100,0%

- Lebrun

Adresse	Superficie cadastre en m ²
21 à 29 rue Lebrun, 75 013 PARIS	7 736

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	2,1	0,0	2,1	2,1	36,3%	0,0	2,1	36,5%
Bâtiments	6,1	0,0	6,1	3,3	55,9%	0,0	3,3	56,2%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	1,3	0,1	1,2	0,3	4,9%	0,0	0,3	4,4%
Autres	0,3	0,0	0,3	0,2	2,8%	0,0	0,2	2,9%
TOTAL	9,8	0,1	9,7	5,8	100,0%	0,0	5,8	100,0%

- Lilas

Adresse		Superficie cadastre en m²						
1 à 29 rue Floréal, 93 260 LES LILAS		26 092						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	4,3	0,0	4,3	4,3	18,0%	0,0	4,3	20,4%
Bâtiments	28,8	3,8	25,0	16,2	68,8%	2,7	13,6	65,0%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,1%
Second œuvre	6,5	0,2	6,3	2,8	12,0%	0,1	2,8	13,3%
Autres	0,6	0,0	0,6	0,3	1,1%	0,0	0,3	1,2%
TOTAL	40,3	4,1	36,2	23,6	100,0%	2,7	20,9	100,0%

- Malakoff

Adresse		Superficie cadastre en m²						
92 et 120 avenue du 12 février 1934, 92 240 MALAKOFF		21 708*						
*+ une parcelle contiguë acquise en propre par la RATP non encore entrée dans l'inventaire								
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,5	0,0	1,5	1,5	16,3%	0,0	1,5	16,3%
Bâtiments	13,8	0,0	13,8	6,7	73,8%	0,0	6,7	73,8%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	2,1	0,0	2,1	0,8	8,2%	0,0	0,7	8,1%
Autres	0,3	0,0	0,3	0,2	1,7%	0,0	0,2	1,7%
TOTAL	17,7	0,0	17,7	9,1	100,0%	0,0	9,1	100,0%

- Bords de Marne (acquis par la procédure de remploi – ancien centre de la Maltournée)

Adresse		Superficie cadastre en m²						
26-32 boulevard Gallieni, 93 360 NEUILLY PLAISANCE		22 172						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (VB)-(SB)		Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,2	0,0	1,2	1,2	6,9%	0,0	1,2	7,6%
Bâtiments	24,1	3,5	20,6	15,0	84,2%	1,6	13,5	82,8%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	4,5	0,1	4,4	1,4	8,1%	0,0	1,4	8,7%
Autres	0,8	0,1	0,7	0,2	0,9%	0,0	0,2	1,0%
TOTAL	30,6	3,7	26,9	17,8	100,0%	1,6	16,3	100,0%

- Michelet

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
59 avenue Michelet, 93 400 SAINT-OUEN		8 088						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,7	0,0	0,7	0,7	18,5%	0,0	0,7	18,5%
Bâtiments	5,7	0,0	5,7	3,0	75,8%	0,0	3,0	75,8%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	0,7	0,0	0,7	0,2	5,6%	0,0	0,2	5,6%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1%	0,0	0,0	0,1%
TOTAL	7,1	0,0	7,1	4,0	100,0%	0,0	4,0	100,0%

- Montrouge

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
71-73 rue du Père Corentin, 75 014 PARIS		20 064						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	4,7	0,0	4,7	4,7	37,4%	-0,2	4,8	38,6%
Bâtiments	11,8	0,1	11,7	6,1	49,0%	0,1	6,1	48,6%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	4,5	0,2	4,3	1,4	11,6%	0,1	1,3	10,7%
Autres	0,4	0,0	0,4	0,3	2,1%	0,0	0,3	2,1%
TOTAL	21,4	0,2	21,2	12,5	100,0%	0,0	12,5	100,0%

- Point du jour

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
6/6 bis/8 place de la Porte de Saint-Cloud, 75 016 PARIS		13 451						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	3,5	0,0	3,5	3,5	26,0%	0,0	3,5	28,3%
Bâtiments	14,4	1,3	13,1	8,8	64,4%	1,0	7,7	62,0%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	2,9	0,1	2,8	1,0	7,7%	0,1	1,0	7,7%
Autres	0,4	0,0	0,4	0,3	1,9%	0,0	0,2	2,0%
TOTAL	21,3	1,5	19,8	13,6	100,0%	1,1	12,5	100,0%

- Saint-Denis

Adresse	Superficie cadastre en m ²
41 avenue Lénine, 93 200, SAINT-DENIS	27 642*
*dont 21 817 m ² de parcelles contiguës acquises en propre par la RATP	

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	9,7	7,6	2,1	9,7	38,7%	4,8	4,9	30,3%
Bâtiments	21,3	4,6	16,7	13,9	55,5%	4,0	9,9	61,2%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	4,1	0,2	3,9	1,3	5,0%	0,1	1,2	7,3%
Autres	0,3	0,0	0,3	0,2	0,7%	0,0	0,2	1,2%
TOTAL	35,4	12,4	23,0	25,0	100,0%	8,9	16,1	100,0%

- Saint-Maur

Adresse	Superficie cadastre en m ²
4 boulevard Maurice Berteaux, 94 100 SAINT-MAUR-DES-FOSSES	9 556

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,7	0,0	0,7	0,7	10,0%	0,0	0,7	10,5%
Bâtiments	8,4	0,3	8,1	4,7	64,7%	0,2	4,5	64,6%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	2,6	0,1	2,7	1,0	14,2%	0,1	0,9	13,3%
Autres	1,1	0,0	1,1	0,8	11,1%	0,0	0,8	11,7%
TOTAL	13,0	0,4	12,6	7,3	100,0%	0,3	6,9	100,0%

2.7.2. Dépôts appartenant à la RATP

- Bussy-Saint-Martin

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
Allés des Boules, 77 600 BUSSY-SAINT-MARTIN		10 433						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	0,6	0,0	0,6	0,6	9,6%	0,0	0,6	9,6%
Bâtiments	5,1	0,0	5,1	5,0	75,7%	0,0	5,0	75,7%
Gros œuvre	0,1	0,0	0,1	0,1	0,9%	0,0	0,1	0,9%
Second œuvre	0,9	0,0	0,9	0,9	13,9%	0,0	0,9	13,9%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	6,8	0,0	6,8	6,6	100,0%	0,0	6,6	100,0%

NB : A ce dépôt de bus correspondent deux établissements comptables (complémentaires) dans la base ABEL. Les chiffres indiqués ont été obtenus en ajoutant les données relatives aux deux établissements.

- Créteil

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
1 route Pompadour, 94 000 CRETEIL		43 130						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,6	0,0	1,6	1,6	11,5%	0,0	1,6	13,1%
Bâtiments	14,9	1,5	13,4	10,5	73,4%	1,1	9,4	74,9%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	6,2	2,1	4,2	2,0	13,9%	0,7	1,3	10,6%
Autres	0,3	0,0	0,2	0,2	1,2%	0,0	0,2	1,4%
TOTAL	23,1	3,6	19,5	14,3	100,0%	1,8	12,5	100,0%

NB : A ce dépôt de bus correspondent deux établissements comptables (complémentaires) dans la base ABEL. Les chiffres indiqués ont été obtenus en ajoutant les données relatives aux deux établissements.

- Fontenay-aux-Roses

Adresse		Superficie cadastre en m ²						
1-23 avenue de la division Leclerc, 92 260 FONTENAY-SOUS-BOIS		26 036						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,6	0,0	1,6	1,6	11,8%	0,0	1,6	13,0%
Bâtiments	15,1	1,4	13,7	10,7	79,4%	1,2	9,5	77,9%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	5,5	0,1	5,3	3,1	8,3%	0,1	1,1	8,7%
Autres	0,2	0,0	0,2	0,1	0,5%	0,0	0,1	0,5%
TOTAL	22,3	1,5	20,8	13,4	100,0%	1,2	12,2	100,0%

- Massy

Adresse		Superficie cadastre en m²						
RN 20 (ZAC du Pérou), 91 300 MASSY		18 681						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	5,4	0,0	5,4	5,4	46,0%	0,0	5,4	46,1%
Bâtiments	6,6	0,0	6,7	6,3	54,0%	0,0	6,2	53,8%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1%	0,0	0,0	0,1%
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
TOTAL	12,1	0,0	12,1	11,6	100,0%	0,0	11,6	100,0%

- Nanterre

Adresse		Superficie cadastre en m²						
9 à 31 avenue Kléber, 92 000 NANTERRE		53 282						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	2,0	0,0	2,0	2,0	12,6%	0,0	2,0	16,2%
Bâtiments	19,2	5,3	13,9	12,5	77,4%	3,5	9,0	71,3%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1%	0,0	0,0	0,1%
Second œuvre	5,1	0,3	4,7	4,4	8,9%	0,0	1,4	11,1%
Autres	0,2	0,0	0,2	0,2	1,0%	0,0	0,2	1,3%
TOTAL	26,5	5,6	20,9	16,1	100,0%	3,6	12,6	100,0%

- Pavillon-sous-bois

Adresse		Superficie cadastre en m²						
6 à 12 allée Sainte-Anne, 93 600 AULNAY-SOUS-BOIS		42 027						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,0	0,0	1,0	1,0	7,8%	0,0	1,0	8,9%
Bâtiments	14,5	2,0	12,5	9,4	76,3%	1,5	8,0	73,3%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	3,5	0,1	3,5	1,1	9,1%	0,0	1,1	10,1%
Autres	1,2	0,0	1,2	0,8	6,7%	0,0	0,8	7,6%
TOTAL	20,3	2,1	18,2	12,3	100,0%	1,5	10,9	100,0%

- Pleyel

Adresse		Superficie cadastre en m²						
219/225 boulevard Anatole France, 93 200 SAINT-DENIS		34 832						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	1,5	0,0	1,5	1,5	12,0%	0,0	1,5	12,0%
Bâtiments	16,5	0,0	16,5	9,4	73,4%	0,0	9,4	73,6%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	5,7	0,0	5,7	1,6	12,7%	0,0	1,6	12,5%
Autres	0,4	0,0	0,4	0,2	1,9%	0,0	0,2	1,9%
TOTAL	24,2	0,0	24,1	12,8	100,0%	0,0	12,8	100,0%

- Thiais

Adresse		Superficie cadastre en m²						
Avenue de Versailles, 94 320 THIAIS		49 122						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	7,3	4,2	3,1	7,3	16,4%	0,0	7,3	40,7%
Bâtiments	15,9	2,4	13,5	10,6	23,7%	1,6	9,0	50,2%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre*	82,4	78,4	4,0	26,3	58,9%	25,1	1,2	6,9%
Autres	3,0	2,3	0,7	0,5	1,0%	0,1	0,4	2,2%
TOTAL	108,6	87,2	21,4	44,7	100,0%	26,7	17,9	100,0%

* dont 77,2 M€ de valeur brute enregistrés en construction sur sol d'autrui correspondant à 24,7 M€ de valeur nette comptable

- Vitry-sur-Seine

Adresse		Superficie cadastre en m²						
14 -155 boulevard de Stalingrad, 94400 VITRY-SUR-SEINE		17 557						
En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
Terrains	11,3	4,4	6,9	11,3	32,3%	2,5	8,9	27,2%
Bâtiments	24,0	0,0	24,0	21,0	59,9%	0,0	21,0	64,4%
Gros œuvre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Second œuvre	4,2	0,0	4,2	2,4	6,7%	0,0	2,4	7,2%
Autres	0,5	0,0	0,5	0,4	1,1%	0,0	0,4	1,2%
TOTAL	40,1	4,4	35,6	35,1	100,0%	2,5	32,6	100,0%

2.8.3. Synthèse des dépôts de bus

En M€	Valeur brute (VB)	Subv° brute (SB)	(VB)-(SB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC	Subv° nette (SN)	Valeur nette de subv° (VNS)	% VNS
STIF	376,9	35,0	341,9	222,6	57,1%	21,1	201,5	60,9%
Terrains	46,9	7,6	39,3	46,9	12,0%	4,7	42,2	12,8%
Bâtiments	255,6	22,9	232,6	151,8	39,0%	15,8	136,0	41,1%
Gros œuvre	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0%	0,0	0,1	0,0%
Second œuvre	66,1	4,3	61,8	19,8	5,1%	0,7	19,1	5,8%
Autres	8,3	0,2	8,1	4,1	1,0%	0,0	4,1	1,2%
RATP	283,9	104,5	179,3	167,0	42,9%	37,4	129,6	39,1%
Terrains	32,4	8,6	23,8	32,4	8,3%	2,5	29,9	9,0%
Bâtiments	132,0	12,6	119,4	95,3	24,5%	9,0	86,4	26,1%
Gros œuvre	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0%	0,0	0,1	0,0%
Second œuvre	113,6	81,1	32,5	36,9	9,5%	25,9	11,0	3,3%
Autres	5,8	2,3	3,5	2,3	0,6%	0,1	2,2	0,7%
TOTAL	660,8	139,5	521,2	389,6	100,0%	58,5	331,1	100,0%
Terrains	79,3	16,2	63,1	79,3	20,3%	7,1	72,2	21,8%
Bâtiments	387,5	35,4	352,0	247,2	63,4%	24,7	222,4	67,2%
Gros œuvre	0,2	0,0	0,2	0,2	0,0%	0,0	0,2	0,0%
Second œuvre	179,7	85,4	94,3	56,6	14,5%	26,5	30,1	9,1%
Autres	14,1	2,5	11,6	6,4	1,6%	0,1	6,3	1,9%

2.9. Les immeubles tertiaires

Les immeubles tertiaires ou assimilables sont dans l'ensemble peu subventionnés : en valeur brute, pour 793,9 M€ de dépenses, les comptes retracent 36,4 M€ de subventions, dont 34,5 M€ pour les seuls bureaux et locaux techniques de la rue de Toul (en valeur nette, 11,3 M€ de subvention – dont 11,1 M€ pour le seul immeuble de la rue de Toul – pour 458,4 M€ de dépenses).

En M€	Valeur brute (VB)	Valeur nette comp. (VNC)	% VNC
STIF	727,9	434,9	94,9%
Centre médical et de concours, restaurant, 74 rue du Père Corentin, 75014 Paris	3,8	2,1	0,5%
Médecine du travail, 61-67, boulevard Victor, 75015 PARIS	2,1	1,7	0,4%
Bâtiment administratif, 23 rue Belliard, 75018 Paris	4,7	1,8	0,4%
Bâtiment administratif, 3 rue Belliard, 75018 Paris	3,6	1,8	0,4%
Bâtiment administratif, 9 rue Belliard, 75018 Paris	4,7	2,8	0,6%
Service informatique, Tour Galliéni 2, 93170 Bagnolet	2,0	1,2	0,3%
Bâtiment administratif, 31 bis boulevard Bourdon, 75004 Paris	117,3	42,8	9,3%
Bâtiment services sociaux, 34 rue Championnet, 75018 Paris	13,1	10,9	2,4%
Bâtiment administratif, 13 Place Lachambeaudie, 75012 Paris*	48,2	34,2	7,5%
Bâtiment de formation et locaux d'activités, 92-94 rue de Lagny, 75020 Paris	7,1	3,5	0,8%
Maison de la RATP, 54 quai de la Rapée, 75012 Paris*	288,9	236,2	51,5%
Bâtiment administratif, 10-12 rue Vincent Van Gogh, 93360 Neuilly Plaisance*	23,3	14,6	3,2%
Bureaux et activités de stockage, 59 boulevard de la Libération, 93200 Saint-Denis	2,4	1,4	0,3%
Bureaux et locaux techniques, 45 rue de Toul, 75012 Paris	149,2	49,3	10,8%
Bâtiment administratif, 159 boulevard de la Villette, 75010 Paris	8,0	4,7	1,0%
53 ter quai des Grands Augustins, 75006 Paris (donné à bail et transformé en hôtel)	8,6	3,5	0,8%
Bâtiment d'œuvres sociales, 44 rue Maraîchers, 75020 Paris**	3,6	1,1	0,2%
Bureaux et locaux d'activité, 105 boulevard de Chanzy, 93100 Montreuil*	21,9	11,2	2,5%
5 avenue Pierre Mendès France, 77420 Noisiel*	14,4	9,4	2,0%
Centre Lemaire, rue du 19 mars 1962 et rue Eugène Pottier, 93200 Saint -Denis***	0,9	0,5	0,1%
RATP	66,0	23,6	5,1%
Immeuble Lescot, centre médical du travail, Forum des Halles, 75001 Paris	0,4	0,2	0,1%
Immeuble du comité d'entreprise, 68-70 avenue Gambetta, 93170 Bagnolet	4,7	3,4	0,7%
Service informatique et locaux d'activité, 63 boulevard Galliéni, 94360, Bry-sur-Marne	1,5	0,8	0,2%
Bâtiment administratif, 102 Esplanade de la Commune de Paris, 93160 Noisy-le-Grand	53,9	16,1	3,5%
Bâtiment administratif, ZAC de l'Eglise, 93500 Pantin	0,0	0,0	0,0%
Bâtiment administratif, 120 rue Réaumur, 75002 Paris	0,4	0,3	0,1%
Bâtiment administratif 18-20 rue du Saint-Gothard, 75014 Paris	5,0	2,8	0,6%
TOTAL	793,9	458,4	100,0%

* Bien acquis par la procédure de remploi

** Bâtiment détruit en décembre 2003. Le bulletin de réforme est en cours d'élaboration. Un bâtiment administratif a été élevé au 1 rue Philidor (livré en décembre 2002) et un centre culturel (Auguste Dobel), constitué notamment d'un conservatoire de musique et d'un conservatoire de danse, au 9 rue Philidor (livré en janvier 2004). Ces deux bâtiments font l'objet de contrats de crédit-bail, ce qui explique qu'on n'en trouve pas la valeur dans les comptes de la RATP.

*** Le terrain nu a été vendu à l'entreprise Logis-transport le 9 juillet 2003. Un bulletin de réforme a été établi pour le terrain. Le bulletin de réforme concernant les bâtiments (0,8 M€) et le second œuvre (0,1 M€) est en cours d'élaboration.

2.10. Les autres établissements

2.10.1. Appartenant au STIF

Ces établissements, de natures diverses, sont également peu subventionnés : en valeur brute, 7,6 M€ de subvention pour 97,8 M€ de dépenses (en valeur nette : 1,2 M€ de subvention pour 38,3 M€ de dépenses).

En M€	Nature	Valeur brute (VB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC
71 boulevard Saint-Jacques, 75014 Paris	Local technique	0,4	0,3	0,8%
5 impasse de l'Enfant Jésus, 75015 Paris	Local technique	0,1	0,0	0,1%
23-29 boulevard Carnot et 17-19 avenue Courteline, 75012 Paris*	Entrepôt	1,5	1,2	3,1%
10 avenue Roger Sénat et 3 av. de Stalingrad, 93200 Saint-Denis	Entrepôt	0,7	0,4	0,9%
9 rue Jean Jaurès et 55 quai National, 92800 Puteaux	Terrain et bail	0,8	0,8	2,1%
4-6-7 et 7 bis rue d'Alésia, 75014 Paris	Terrain et bail	0,1	0,1	0,2%
117-121 avenue Aristide Briand, 92160 Antony	Terrain et bail	0,5	0,5	1,2%
71 boulevard Saint-Jacques, 75014 Paris	PHT**	5,3	1,2	3,2%
70 bis avenue de Saint-Ouen et 162 bis rue Lamarck, 75018 Paris	PHT**	5,2	1,2	3,0%
10 rue de Montessuy, 75007 Paris	PHT**	13,8	4,0	10,5%
Rue Belliard, 75018 Paris	PHT**	10,2	1,9	4,8%
79 boulevard de Ménilmontant, 75011 Paris	PHT**	4,3	1,0	2,7%
Avenue René Coty, 75014 Paris	PHT**	11,7	2,3	6,1%
38 rue de la Charbonnière, 75018 Paris	PR***	1,7	1,1	2,9%
21, rue du Lieutenant Heitz, 94300 Vincennes	PR***	0,6	0,4	1,0%
1 rue de la Cerisaie, 75004 Paris	PR***	0,9	0,6	1,5%
19 rue Chanoinesse, 75004 Paris	PR***	3,0	0,8	2,1%
52 rue Duhesme, 75018 Paris	PR***	6,0	3,1	8,0%
8 rue Laborde, 75008 Paris	PR***	1,6	1,4	3,7%
135 boulevard de Grenelle, 75015 Paris	PR***	0,2	0,1	0,2%
18-20 boulevard de Picpus, 75012 Paris	PR***	2,3	1,3	3,3%
10 rue Victor Considérant, 75014 Paris	PR***	2,4	1,6	4,2%
72-76 rue de l'Aqueduc, 75010 Paris	PR***	2,2	1,2	3,0%
66 boulevard Edgar Quinet, 75014 Paris	PR***	2,9	1,3	3,4%
40 rue de la Tombe Issoire, 75014 Paris	Habita° / commerce	0,2	0,0	0,1%
21150 Les Laumes	Colonie	5,2	3,0	7,8%
39140 Ruffey-sur-Seille	Colonie	3,8	1,9	5,0%
77 avenue du Docteur Arnold Netter, 75012	Equipement sportif	1,8	1,5	3,8%
151 rue des Poissonniers, 75018 Paris	Equipement sportif	6,1	3,2	8,4%
18 à 22 av. Jean Bart et 23 av. de Montebello, 78600 Maisons Laffitte	Equipement sportif	0,0	0,0	0,0%
146 avenue Jean Lolive, 93500 Pantin	Equipement sportif	2,5	1,1	3,0%
TOTAL		97,8	38,3	100,0%

* Bien acquis par la procédure de remploi

** PHT : les postes de haute tension sont des équipements lourds qui occupent généralement tout un immeuble

*** PR : les postes de redressement sont généralement installés en rez-de-chaussée et occupent environ 150 m²

2.10.2. Appartenant à la RATP

Ces établissements, de natures diverses, sont également peu subventionnés : en valeur brute, 1 M€ de subvention pour 55 M€ de dépenses (en valeur nette : 0,3 M€ de subvention pour 36 M€ de dépenses).

En M€	Nature	Valeur brute (VB)	Valeur nette compt. (VNC)	% VNC
Radio téléphonie des bus, Châtelet, 75001 Paris	Local technique	2,1	0,7	2,0%
Bâtiments sur terrain SNCF, 78260 Achères	Local technique	0,9	0,8	2,1%
ZA de la Haie Griselle, 1 bis rue des Sablons, 94470 Boissy	Entrepôt	8,1	6,2	17,3%
C.E.A., 77200 Torcy	Réseau affrété*	0,0	0,0	0,0%
C.G.A. transport	Réseau affrété*	0,0	0,0	0,0%
T.R.A.	Réseau affrété*	0,4	0,0	0,1%
Transunivior, 92160 Antony	Réseau affrété*	0,0	0,0	0,0%
101-107 boulevard de Ménilmontant, 75011 Paris	PHT**	4,1	0,8	2,2%
Bibliothèque François Mitterrand, 75013 Paris	PR***	0,1	0,1	0,2%
41 rue Caumartin, 75009 Paris	PR***	1,7	1,0	2,7%
105 rue de Paris, 94220 Charenton	PR***	0,2	0,1	0,2%
5, rue Baron Leroy, 75012 Paris	PR***	0,1	0,1	0,2%
32 rue Claude Tillier, 75012 Paris	PR***	0,4	0,1	0,3%
54 rue des Petites Ecuries, 75010 Paris	PR***	0,4	0,2	0,7%
12-14 rue de Bellevue, 92100 Boulogne Billancourt	Habita° / commerce	0,3	0,2	0,6%
9-11 rue de Sèvres, 92100 Boulogne Billancourt	Habita° / commerce	2,1	1,7	4,7%
Appartements d'habitation, 92190 Meudon ****	Habita° / commerce	0,2	0,1	0,4%
107 boulevard de Sébastopol, 75002 Paris	Habita° / commerce	0,5	0,2	0,6%
21 rue Montorgueil, 75001 Paris	Habita° / commerce	0,0	0,0	0,1%
58130 Poiseux	Colonie	6,1	4,1	11,5%
rue Germain Sibien, rue du Gal de Gaulle, 60200 Clairoix	Colonie	3,3	2,1	5,7%
17490 Beauvais sur Matha	Colonie	1,6	1,0	2,8%
8-10 avenue de Suzac, 17110 Saint-Georges-de-Didonne	Colonie	4,6	2,8	7,7%
rue du Docteur Ténine et avenue Aristide Briand, 92160 Antony	Equipement sportif	14,2	10,8	30,1%
16 boulevard de Reuilly, 75012 Paris	Equipement sportif	0,7	0,5	1,3%
150-152 quai de Polangis, 94340 Joinville-le-Pont	Equipement sportif	0,5	0,4	1,0%
Chemin rural n° 2, 94370 Sucy-en-Brie (incendie)	Centre de formation	2,6	2,0	5,6%
TOTAL		55,0	36,0	100,0%

*Ces réseaux sont affrétés à des compagnies de bus autres que la RATP. Les dépenses associées correspondent à des travaux entrepris notamment pour l'équipement des points d'arrêt des lignes.

** PHT : les postes de haute tension sont des équipements lourds qui occupent généralement tout un immeuble

*** PR : les postes de redressement sont généralement installés en rez-de-chaussée et occupent environ 150 m²

**** Au titre du 1% patronal.