

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 13 juillet 2009

concernant la réforme du mode de financement du régime de retraite de la RATP [aide d'État C 42/07 (ex N 428/06)] que la France envisage de mettre à exécution en faveur de la RATP

[notifiée sous le numéro C(2009) 5505]

(Le texte en langue française est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/945/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles ⁽¹⁾, et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 29 juin 2006, la France a notifié à la Commission la réforme du mode de financement du régime de retraite de la RATP. Elle a communiqué des informations complémentaires à la Commission par lettres des 29 septembre 2006, 15 décembre 2006 et 4 avril 2007.
- (2) Par lettre du 10 octobre 2007, la Commission a informé la France de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'encontre de la mesure notifiée (ci-après «la décision d'ouverture de procédure»).
- (3) La décision d'ouverture de procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 15 janvier 2008 ⁽²⁾.
- (4) Les autorités françaises ont présenté leurs observations en date du 22 janvier 2008.

⁽¹⁾ JO C 9 du 15.1.2008, p. 13.

⁽²⁾ Voir note 1 de bas de page.

- (5) Le 19 février 2008, la Commission a reçu des observations d'une partie intéressée. Elle a transmis ces observations à la France en lui donnant la possibilité de les commenter et a reçu ses commentaires par lettre du 3 avril 2008.
- (6) Le 23 avril 2008, les autorités françaises ont informé la Commission du fait que le gouvernement français avait engagé, à l'automne 2007, la réforme des régimes spéciaux de retraite des entreprises publiques et notamment le régime de retraite du personnel de la RATP.
- (7) La Commission a envoyé le 6 janvier 2009 une demande de renseignements complémentaires aux autorités françaises qui ont répondu par courrier du 3 mars 2009.

2. DESCRIPTION DU BÉNÉFICIAIRE

- (8) La Régie autonome des transports parisiens (ci-après «la RATP») est une entreprise publique française, qui appartient à 100 % à l'État français. Elle a été créée par 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 ⁽³⁾ et a pour objet social «l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée» ⁽⁴⁾.
- (9) La loi a confiné les activités de la RATP au transport en commun dans la région parisienne. La RATP est, en vertu de l'article 7 de la loi n° 48-506 du 21 mars 1948, chargée 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 Compagnie du chemin de fer métropolitain ou à la Société des transports en commun de la région parisienne». Cette situation a été réaffirmée par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 susvisée.

⁽³⁾ *Journal officiel de la République française* des 26 mars et 3 avril 1948.

⁽⁴⁾ Article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne (*Journal officiel de la République française* du 10 janvier 1959), qui a modifié la loi précitée de 1948.

(10) Toutefois, la RATP a la possibilité, au travers de filiales, d'offrir des services en dehors d'Île-de-France⁽⁵⁾. Les filiales de la RATP, constituées en sociétés anonymes, sont aujourd'hui regroupées en trois grands pôles, qui emploient environ 2 050 personnes, dont 170 sont détachées par la maison mère:

— le pôle Transport, piloté par RATP Développement SA, qui représentait un chiffre d'affaires consolidé de 57 millions d'EUR pour l'exercice 2005, dont 4,7 millions d'EUR à l'international et 3,1 millions d'EUR en Régions (France hors Île-de-France),

— le pôle Ingénierie, piloté par RATP International SA, dont le chiffre d'affaires consolidé s'élevait à 86 millions d'EUR en 2005 et dont l'activité est à près de 80 % à l'international, le solde en France étant principalement hors Île-de-France,

— le pôle Valorisation des espaces, qui regroupe pour l'essentiel des filiales en charge du développement immobilier (sur les terrains gérés par la RATP), de la valorisation des espaces commerciaux dans les stations de métro et des activités de télécommunication, et dont le chiffre d'affaires consolidé en 2005 s'est élevé à 33 millions d'EUR, exclusivement en Île-de-France.

(11) Le groupe RATP emploie un total d'environ 46 050 personnes, dont 44 000 sont employées par la RATP en tant qu'agents «sous statut», le solde, soit 2 050 personnes, travaillant dans les filiales de la RATP.

(12) Les conditions de travail des agents «sous statut» sont fixées par voie réglementaire dans le statut des agents de la RATP⁽⁶⁾. Pour les 2 050 personnes employées

⁽⁵⁾ La législation soumet cette possibilité aux conditions suivantes: «En dehors de la région d'Île-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut également, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transports publics de voyageurs, dans le respect réciproque des règles de concurrence. Ces filiales ont le statut de société anonyme. Leur gestion est autonome sur le plan financier dans le cadre des objectifs du groupe; elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région d'Île-de-France.»

⁽⁶⁾ Le statut du personnel de la RATP définit les principes de classification des salariés ainsi que les dispositions liées à certaines situations dont les principales sont:

- la cessation de fonction qui précise les règles à appliquer en cas de démission, licenciement ou révocation,
- les congés (congés annuels, congés spéciaux d'ordre familial...),
- les modalités d'avancement.

Avant la réforme du régime spécial de retraite, le statut du personnel de la RATP prévoyait également, dans son article 51, les conditions d'admission à la retraite, en référence au règlement des retraites. Ce dernier a été abrogé au 1^{er} juillet 2008 (article 52 du décret n° 2008-637 du 30 juin 2008).

dans des filiales de la RATP, les conditions de travail sont en revanche fixées par des conventions collectives et, à ce titre, ne sont pas soumises au statut des agents de la RATP.

3. DESCRIPTION DU MARCHÉ DU TRANSPORT EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE

(13) À ce jour, le marché du transport en commun en Île-de-France n'est pas ouvert à la concurrence. Les licences pour exploiter des lignes de transport en commun ont été attribuées en suivant la procédure prévue par le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France⁽⁷⁾, qui avait réparti le marché du transport en commun en Île-de-France entre la RATP et le grand nombre de petits opérateurs privés historiques présents en Île-de-France à l'époque.

(14) Hormis la RATP, une centaine d'entreprises fournissent des services de transport en commun en Île-de-France. Ces entreprises sont la SNCF ainsi que des opérateurs privés regroupés au sein de l'association OPTILE (environ 95 entreprises dont 3 exploitants majeurs de transport par bus: Veolia Transport, Keolis et Transdev).

(15) Le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil⁽⁸⁾ (ci-après «le règlement (CE) n° 1370/2007») prévoit l'ouverture graduelle du marché de transport en commun. Il entrera en vigueur le 3 décembre 2009 conformément à son article 12.

4. PRESTATIONS DU RÉGIME SPÉCIAL DE RETRAITE DES AGENTS DE LA RATP AVANT ET APRÈS LA RÉFORME NOTIFIÉE

(16) Le régime de retraite de la RATP est prévu par l'article 31 de la loi n° 48-506 du 21 mars 1948 susmentionnée, complété par le décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP⁽⁹⁾.

(17) Le régime de retraite des agents de la RATP est un régime spécial au sens des articles L. 711-1 et R. 711-1 du Code de la sécurité sociale, comportant des avantages propres par rapport aux régimes de droit commun. Il s'agit d'un régime réglementaire, c'est-à-dire fixé par l'État par voie administrative. Par ailleurs, l'évolution des paramètres, cotisations et prestations notamment relève de dispositions réglementaires.

⁽⁷⁾ Journal officiel de la République française du 10 janvier 1959.

⁽⁸⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

⁽⁹⁾ Journal officiel de la République française du 24 septembre 1959.

(18) Jusqu'au 15 janvier 2008, les principales spécificités du régime spécial de retraite des agents de la RATP par rapport aux régimes de droit commun concernaient les modalités de calcul du droit à pension et de liquidation des pensions.

(19) À cet égard, les régimes de retraite de droit commun prévoient que le montant de la pension est calculé sur la base du salaire moyen de tout ou partie de la carrière. Il est également fonction de la durée d'assurance ou de l'âge, une décote ou une surcote étant appliquées lorsque les valeurs fixées au regard de ces deux critères ne sont pas atteintes ou dépassées. Ainsi, dans le régime général, la pension est calculée sur la base du salaire moyen (primes incluses) des 25 meilleures années de carrière (dans la limite d'un salaire annuel plafond) et le taux applicable à ce salaire est de 50 % (taux plein) si l'assuré justifie d'au moins 40 ans d'assurance.

(20) Le régime de retraite de la RATP, en revanche, prévoyait que les employés sous statut avaient droit, pour chaque année d'assurance, à 2 % du salaire de base hors primes perçu pendant les six derniers mois d'activité dans la limite de 37,5 annuités. Par conséquent, un employé de la RATP recevait après 37,5 années de travail une pension qui correspondait à 75 % de son dernier salaire, hors primes, soit à peu près 64,5 % de son dernier salaire, primes incluses.

(21) Les principes fondamentaux de la réforme mise en place par la loi du 21 août 2003 ⁽¹⁰⁾ pour la quasi-totalité des régimes de retraite de base français ont été étendus au régime spécial de retraite de la RATP par les décrets 2008-48 du 15 janvier 2008 ⁽¹¹⁾, 2008-637 du 30 juin 2008 ⁽¹²⁾ et 2008-1514 du 30 décembre 2008 ⁽¹³⁾. Un des objectifs de cette réforme est d'harmoniser les régimes spéciaux sur les règles de droit commun des régimes de base des salariés du secteur privé et des fonctionnaires. S'agissant du régime spécial de la RATP, la durée de cotisations nécessaire à l'obtention d'une retraite à taux plein, en particulier, est augmentée progressivement de façon à atteindre 40 annuités en 2012 puis évolue ensuite à raison d'un trimestre au 1^{er} juillet de chaque année jusqu'à atteindre la durée requise dans le régime général et le régime de la fonction publique (la durée de 41 ans applicable en 2012 au régime général et au régime de la fonction publique devrait ainsi être atteinte en 2016 au régime spécial).

⁽¹⁰⁾ Loi n° 2003-775 du 21 août 2003 portant réforme des retraites.

⁽¹¹⁾ Décret n° 2008-48 du 15 janvier 2008 relatif au régime spécial de retraite du personnel de la Régie autonome des transports parisiens.

⁽¹²⁾ Décret n° 2008-637 du 30 juin 2008 portant règlement des retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens.

⁽¹³⁾ Décret n° 2008-1514 du 30 décembre 2008 relatif à certains régimes spéciaux de sécurité sociale et au régime de retraites complémentaire des assurances sociales en faveur des agents non titulaires de l'État et des collectivités publiques.

5. FINANCEMENT DU RÉGIME DE RETRAITE DES AGENTS DE LA RATP AVANT ET APRÈS LA RÉFORME NOTIFIÉE

(22) Le régime de retraite des agents de la RATP est un régime de retraite par répartition dans lequel les cotisations versées par les actifs au titre de l'assurance vieillesse sont immédiatement utilisées pour payer les pensions des retraités ⁽¹⁴⁾.

(23) Jusqu'au 31 décembre 2005, la RATP était juridiquement redevable des engagements de retraite du régime spécial. En vertu de l'article 20 de la loi de 1948 susmentionnée, il incombait à la RATP de garantir l'équilibre financier de son régime spécial de retraite.

(24) La gestion de ce régime spécial de retraite était assurée par le service des pensions de la RATP, qui faisait partie de l'entité juridique RATP. Ce service percevait les cotisations des agents actifs de la RATP et de la RATP elle-même en tant qu'employeur et versait les pensions aux ayants-droits du régime. Les taux des cotisations de retraite (taux de cotisations salariales de 7,85 % et employeur de 15,34 %) étaient inférieurs aux taux de cotisation de droit commun (taux de cotisations salariales de 12 % et employeur de 18 %).

(25) Pendant de nombreuses années, le régime de retraite de la RATP a enregistré un déficit structurel pour des raisons liées au déséquilibre démographique entre actifs et retraités, à ses avantages propres par rapport au régime général et, jusqu'au 31 décembre 2005, à la fixation normée des taux de cotisations de retraite. Ces déficits successifs du régime de retraite de la RATP ont été comblés par l'État, intervenant sur la base de l'article 2 de l'ordonnance du 7 janvier 1959 et du décret du 7 janvier 1959 précités.

(26) Le 29 juin 2006, la France a notifié la réforme du mode de financement du régime de retraite de la RATP. D'après les autorités françaises, cette réforme s'inscrit dans l'évolution du contexte institutionnel des transports urbains en Île-de-France engagée ces dix dernières années et de la préparation à l'ouverture à la concurrence des transports urbains.

(27) La réforme notifiée procède en deux étapes.

⁽¹⁴⁾ Le financement d'un régime de retraite par répartition repose sur une importante solidarité entre générations. Son équilibre financier dépend du rapport entre le nombre de cotisants et celui des retraités. Les taux de croissance des revenus et de la population active occupée constituent dès lors les deux principaux facteurs d'évolution.

5.1. LA CREATION DE LA CAISSE DE RETRAITES DU PERSONNEL DE LA RATP AU 1^{ER} JANVIER 2006

- (28) L'article premier du décret n° 2005-1635 du 26 décembre 2005 ⁽¹⁵⁾ a institué le 1^{er} janvier 2006 une caisse de retraites du personnel de la RATP (ci-après «la CRP-RATP»).
- (29) La CRP-RATP a le statut d'un organisme de sécurité sociale de droit privé, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie juridique et financière vis-à-vis de la RATP. En vertu de l'article L711-1 du Code de la sécurité sociale, la CRP-RATP est dotée de l'ensemble des attributions définies à l'article L111-1 dudit code qui rappelle, en particulier, que l'organisation de la sécurité sociale est fondée sur le principe de solidarité nationale. Elle est soumise aux règles du Code de la sécurité sociale applicable à toutes les caisses autonomes de retraite. Elle est soumise au contrôle des autorités compétentes de l'État qui sont représentées par des commissaires du Gouvernement.
- (30) À la date de sa création, la CRP-RATP est devenue en lieu et place de la RATP le seul débiteur juridique des pensions de retraite des agents occupant des emplois sous statut.
- (31) À ce titre, la CRP-RATP perçoit, depuis le 1^{er} janvier 2006, une cotisation libératoire de la RATP correspondant aux contributions des affiliés actifs au régime spécial et à sa cotisation en tant qu'employeur. Le niveau de ces cotisations a par ailleurs été relevé, à compter de la même date, au niveau du droit commun ⁽¹⁶⁾. Outre ces contributions sociales de retraite, la CRP-RATP reçoit de l'État un versement destiné à équilibrer ses comptes. Cette contribution d'équilibre finance tant le déficit démographique du régime spécial que les droits de retraite propres à ce régime. En 2006 et 2007, l'État a versé une subvention d'équilibre respectivement de 390,11 et 414 millions d'EUR.

5.2. L'ADOSSEMENT FINANCIER DES DROITS DE BASE DU REGIME SPECIAL DE LA RATP AUX REGIMES DE DROIT COMMUN

- (32) L'article 18 du décret n° 2005-1635 du 26 décembre 2005 susmentionné prévoit la possibilité pour la CRP-RATP d'adosser financièrement une partie des droits de

retraite du régime spécial des agents de la RATP aux régimes de droit commun [CNAV ⁽¹⁷⁾ et ARGIC ⁽¹⁸⁾/ARRCO ⁽¹⁹⁾] ⁽²⁰⁾, c'est-à-dire de réaliser techniquement un transfert des opérations de retraite de la CRP-RATP vers les régimes de droit commun (ci-après «les régimes d'accueil»).

- (33) L'adossement d'une partie des droits de retraite du régime spécial de la RATP aux régimes de droit commun a pour objectif de faire jouer le mécanisme de solidarité intergénérationnelle et interprofessionnelle sur une base démographique considérablement élargie et, plus largement, d'assurer la pérennité du financement des régimes de retraite obligatoire financés selon le principe de la répartition.

Les droits de base acquis à la date de l'opération d'adossement

- (34) En vertu de l'article L222-6 du Code de la sécurité sociale, l'adossement d'un régime de retraite spécial ou de tout autre régime de retraite sur les régimes de droit commun peut intervenir pour la partie des prestations servies par des régimes spéciaux équivalente aux prestations d'assurance vieillesse servies aux travailleurs salariés du régime général.
- (35) Dans le cadre d'un régime de retraite par répartition, la reprise par un régime d'accueil des droits du passé acquis dans un autre régime (et donc selon d'autres critères) est réalisée en calculant ces droits acquis sur la base des règles du régime d'accueil comme si les ayant-droits (retraités, actifs et radiés) avaient accompli toute leur carrière au sein du régime d'accueil.

⁽¹⁷⁾ CNAV: Caisse nationale d'assurance vieillesse.

⁽¹⁸⁾ AGIRC: Association générale des institutions de retraite des cadres.

⁽¹⁹⁾ ARRCO: Association pour le régime de retraite complémentaire des salariés.

⁽²⁰⁾ L'adossement financier maintient en l'état le régime spécial et ses règles. L'objectif recherché est de sortir les engagements de retraite du bilan des entreprises concernées par l'opération. L'adossement, à la différence d'une intégration, exclut toute relation directe entre les régimes de droit commun et les entreprises, salariés et retraités du groupe adossé. Par le biais d'une structure «écran» instaurée entre les entreprises et les salariés du secteur adossé d'une part, et les régimes de droit commun d'autre part, l'adossement n'organise que des flux financiers globaux, assis sur des opérations «virtuelles». Virtuelles, dans la mesure où les personnels n'ont aucun lien juridique ni administratif directs avec les institutions du régime d'accueil, et où la réglementation du régime spécial continue seule de leur être appliquée, pour la détermination de leurs droits à retraite et la revalorisation des pensions liquidées.

⁽¹⁵⁾ Décret n° 2005-1635 du 26 décembre 2005 relatif à la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens

⁽¹⁶⁾ Décret n° 2005-1638 du 26 décembre 2005 fixant les taux des cotisations dues à la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens.

- (36) En l'espèce, les autorités françaises ont calculé les droits de base, c'est-à-dire ceux qui correspondent aux prestations de retraite calculées à l'aune des règles des régimes d'accueil et qui seraient repris par ces régimes⁽²¹⁾. Seuls ces droits de base ainsi définis sont susceptibles d'être repris par les régimes d'accueil.
- (37) L'article 222-6 du Code de la sécurité sociale prescrit en outre que l'adossment d'un régime spécial doit respecter le principe de stricte neutralité financière de l'opération pour les assurés sociaux du régime d'accueil. Autrement dit, l'adossment financier d'un régime de retraite spécial sur les régimes de droit commun ne peut en aucun cas détériorer la situation financière des régimes d'accueil.
- (38) Intervient à ce stade la pesée dont la fonction est de déterminer quelle proportion de ces droits de retraite passés est effectivement validée lors de l'adossment de manière à respecter strictement le principe de neutralité financière susmentionné. Conceptuellement, la pesée compare le rapport de charges de retraite du groupe adossé au rapport de charges de retraite du régime d'accueil⁽²²⁾. Le régime d'accueil détermine alors quelle proportion de reprise des droits du passé reconstitués assure l'égalité de ces rapports de charges: à ce taux de validation, les droits de retraite sont repris «gratuitement» par le régime d'accueil.
- (39) Si le taux de validation par le régime d'accueil des droits acquis reconstitués est inférieur à 100 %, ce régime peut proposer au régime adossé de faire valider 100 % de ces droits moyennant le versement d'une contribution de maintien de droits (ou «soulte»).
- (40) La méthode de calcul des soultes a comme objectif de ne pas altérer la situation prévisionnelle ex ante du régime d'accueil. Si la pesée est prévisionnelle, le montant de la soulte est égal à la valeur actualisée nette des droits d'entrée annuels. Le droit d'entrée annuel est celui qui
- pour les droits supplémentaires (c'est-à-dire allant au-delà des droits repris gratuitement) repris par le régime d'accueil, égalise annuellement les rapports de charge entre le régime intégré et le régime d'accueil.
- (41) Si la situation financière du régime d'accueil est structurellement déficitaire, la méthode de calcul requiert de ne pas aggraver ce déséquilibre tendanciel, et non de le réduire en exigeant du groupe transféré un équilibre technique prévisionnel.
- (42) Dans le cas d'espèce, la structure démographique de la RATP étant moins bonne que la structure démographique de l'entreprise moyenne française affiliée aux régimes de retraite de droit commun, l'adossment complet des droits de base du régime spécial de retraite des agents de la RATP aux régimes de droit commun nécessite le versement aux régimes d'accueil de soultes, c'est-à-dire de contributions exceptionnelles, forfaitaires et libératoires.
- (43) Les autorités françaises ont détaillé les méthodes de calcul de ces soultes. Les calculs seront faits selon les valeurs des paramètres en vigueur lors de la mise en œuvre. Ces paramètres sont:
- les taux de cotisation et les assiettes permettant de calculer la dotation aux réserves attendues par les régimes complémentaires,
 - le taux d'actualisation et éventuellement la table de mortalité, qui varient selon les circonstances économiques.
- (44) Les autorités françaises estiment à ce stade que les soultes à payer seront les suivantes:
- La soulte à la Caisse nationale d'assurance vieillesse (CNAV) qui gère le régime général de la sécurité sociale devrait s'élever à environ [entre 400 et 800] (*) millions d'EUR,
 - Les soultes aux régimes complémentaires de droit commun gérés par l'AGIRC-ARRCO, sous la forme d'une participation aux réserves techniques de ces régimes, devraient s'élever à environ [entre 80 et 300] millions d'EUR.
- (45) Le gouvernement français prévoit de prendre en charge en lieu et place de la CRP-RATP le versement de ces soultes aux régimes de droit commun de manière à assurer la neutralité financière de l'adossment du régime spécial de la RATP à ces régimes d'accueil.

(21) Les droits propres au régime spécial ou droits «spécifiques» correspondent par construction à la différence entre les droits à pension acquis servis par le régime spécial de la RATP et la part correspondant aux prestations servies par le droit commun ou droits de base. Les droits «spécifiques» au régime spécial de la RATP correspondent donc aux droits de retraite allant au-delà des droits normalement servis par les régimes de droit commun. Les droits propres au régime spécial, qui sont par ailleurs amenés à disparaître progressivement dans le cadre de la réforme des régimes spéciaux de retraite (voir considérant 21 de la présente décision) resteront à la charge de la CRP-RATP.

(22) Les écarts entre les rapports de charge de deux régimes dépendent, d'une part, des différences de niveau et de structure des rémunérations (qui influencent les charges de retraite) et, d'autre part, des différences démographiques (par exemple une base de cotisants proportionnellement plus restreinte qui influence le montant des cotisations).

(*) Information couverte par le secret professionnel.

Les droits de base acquis postérieurement à l'opération d'adossement

- (46) S'agissant des droits de base acquis postérieurement à l'opération d'adossement, il est prévu que la RATP et ses agents paient les cotisations de retraite de droit commun en contrepartie de l'intervention du régime général et des régimes complémentaires.

6. RAISONS AYANT CONDUIT A L'ADOPTION DE LA DECISION D'OUVERTURE DE PROCEDURE

- (47) Dans sa décision d'ouverture de procédure, la Commission a exprimé des doutes quant à la compatibilité de la réforme notifiée avec le marché commun. La Commission a mentionné que l'objet de la procédure était de déterminer si la réforme notifiée constituait une aide à la RATP.
- (48) D'abord, la Commission s'est interrogée sur le lien étroit entre la création de la CRP-RATP et l'opération d'adossement aux régimes de droit commun et a jugé nécessaire de vérifier si l'adossement des droits de base ne constituait pas une aide d'État en faveur de la RATP.
- (49) Ensuite, la Commission a émis des doutes sur la proposition que le financement par l'État des droits spécifiques du régime de retraite de la RATP ne constitue pas une aide d'État et, le cas échéant, que celui-ci soit compatible avec le marché commun.
- (50) Enfin, la Commission a exprimé des doutes quant à la nécessité de la réforme notifiée et quant à sa proportionnalité au regard de l'intérêt commun. S'agissant de la nécessité de la réforme notifiée, la Commission s'est interrogée sur l'ouverture réelle et effective du marché de transport en commun dans la région parisienne ainsi que sur l'élimination des éléments caractérisant la situation juridique et factuelle de la RATP qui pourraient entraver une concurrence effective. La Commission a également émis des doutes sur le caractère proportionné de la réforme notifiée au motif essentiellement qu'elle concernera aussi les engagements spéciaux de retraite des employés qui seront embauchés après sa mise en œuvre.
- (51) Dans sa décision du 10 octobre 2007, la Commission a en revanche conclu que le financement par l'État du déficit du régime de retraite de la RATP pour la période 1995-2005 constituait une aide d'État existante en vertu du point iii) de l'article 1^{er}, point b), du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE ⁽²³⁾ (voir considérant 15 de la présente décision).
- (52) La Commission a en outre considéré que l'article 87 du traité CE n'était pas applicable à la CRP-RATP puisque celle-ci n'est pas une entreprise (considérant 67 de ladite décision).
- (53) La Commission a finalement estimé que la garantie donnée par l'État français aux ayant-droits du régime

spécial bénéficiait directement aux employés de la RATP, et non pas à la RATP elle-même, et que, partant, elle ne saurait donc être qualifiée d'avantage économique pour une entreprise (considérant 70 de ladite décision).

7. ARGUMENTS DES AUTORITES FRANÇAISES A LA SUITE DE L'OUVERTURE DE PROCEDURE

Remarque préliminaire

- (54) Dans leur courrier du 22 janvier 2008, les autorités françaises rappellent que, de leur point de vue, la réforme notifiée institutionnalise une aide à la personne et non à l'entreprise RATP et, partant, qu'elle ne peut constituer une aide d'État en faveur de la RATP. En outre, quand bien même le bénéficiaire réel de la réforme notifiée serait la RATP, les autorités françaises estiment que ladite réforme n'est pas susceptible d'affecter le commerce entre les États membres, ni même de fausser la concurrence dans la mesure où la RATP n'est active que sur un seul marché, le marché des transports en commun urbains en Île-de-France qui n'est pas encore ouvert à la concurrence et où la réforme n'a aucune incidence sur les activités des filiales de la RATP ou sur les marchés sur lesquels celles-ci sont actives.

Sur l'adossement des droits de base

- (55) Les autorités françaises estiment que l'adossement de la CRP-RATP au régime général ne comporte pas d'éléments d'aide d'État en faveur de la RATP en l'absence d'avantage pour la RATP.
- (56) Tout d'abord, les autorités françaises estiment que, comme la Commission l'a elle-même noté au point 69 de la décision d'ouverture, «la deuxième étape de la réforme, c'est-à-dire le paiement des soultes et le transfert du financement des droits de base de la CRP-RATP à la CNAV et l'AGIRC-ARRCO n'affectent plus la situation économique de la RATP».
- (57) Par ailleurs, les autorités françaises considèrent que les obligations de la RATP qui correspondaient aux droits de base ne constituaient pas des coûts qui auraient normalement dû grever son budget au sens de la jurisprudence communautaire. D'après les autorités françaises, les ressources financières des entreprises françaises sont en effet normalement grevées par des cotisations libératoires versées aux caisses de retraite de droit commun mais non par une obligation de paiement des retraites vis-à-vis des employés actifs et retraités, comme cela était le cas pour la RATP qui avait en son sein le service des retraites jusqu'à la réforme notifiée. Par conséquent, dès lors qu'ils s'accompagnent du versement d'une cotisation libératoire à hauteur du droit commun, l'adossement de la CRP-RATP au régime général et le paiement des soultes par l'État au régime général n'ont pas pour conséquence d'éviter à la RATP de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever les ressources financières de l'entreprise.

⁽²³⁾ JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

(58) Enfin, les autorités françaises estiment que le régime spécial ayant été imposé par l'État lors de la création de la RATP en 1948, il serait anormal que l'entreprise ait à supporter la charge des soultes qui représentent la contrepartie de l'adossement de la CRP-RATP au régime général.

Sur le financement des droits spécifiques

(59) En premier lieu, les autorités françaises estiment que la jurisprudence selon laquelle les coûts résultant d'une convention collective constituent, par leur nature, un coût qui grève normalement le budget d'une entreprise, que l'entreprise ait accepté cette convention de manière volontaire ou qu'elle ait été étendu[e] à cette entreprise par voie réglementaire ou législative⁽²⁴⁾ n'est pas applicable au cas d'espèce dans la mesure où le régime de retraite des agents de la RATP n'est pas issu d'une convention collective.

(60) En second lieu, les autorités françaises considèrent que l'existence des droits spécifiques ne constitue nullement un avantage pour la RATP. Le fait que la RATP continue à recruter des agents sous statut bénéficiant des droits spécifiques ne démontrerait pas que l'existence des droits spécifiques constituerait un avantage économique pour la RATP.

(61) En troisième lieu, les autorités françaises maintiennent que le financement public des droits spécifiques constitue la stricte compensation de charges anormales supportées par la RATP. Les autorités françaises estiment que la conclusion selon laquelle le financement des droits spécifiques de retraite ne constitue pas une aide d'État résulte des principes dégagés par la jurisprudence communautaire dès l'origine de la Communauté, dont les arrêts *Combust*⁽²⁵⁾ et *Enirisorse*⁽²⁶⁾ ne sont que les illustrations les plus récentes.

Sur la compatibilité de la réforme notifiée avec le marché commun

(62) Dans l'hypothèse où la Commission estimerait que la réforme notifiée comporte des éléments d'aide d'État, les autorités françaises considèrent que ladite réforme serait en tout état de cause compatible avec le marché commun.

(63) Les autorités françaises maintiennent leur position selon laquelle la réforme notifiée est conforme à la théorie des coûts échoués et est pro-concurrentielle.

(64) Par ailleurs, les autorités françaises considèrent que le nouveau financement des droits de retraite à partir de 2006 est nécessaire et proportionné pour atteindre un fonctionnement concurrentiel du marché.

(65) Les autorités françaises estiment que la réforme notifiée est nécessaire puisqu'elle est un préalable à l'ouverture à la concurrence du secteur des transports urbains en Île-de-France prévue par le règlement (CE) n° 1370/2007. Elle permettra de prévenir, d'une part, les distorsions de concurrence entre opérateurs publics et privés et, d'autre part, de supprimer définitivement la barrière à l'entrée que constituait le mode de financement des retraites de la RATP.

(66) Sur le caractère proportionné de la réforme notifiée, les autorités françaises ont informé la Commission dans leur courrier du 23 avril 2008 de la réforme du régime spécial de retraite de la RATP engagée par le gouvernement français, réforme qui harmonise le régime spécial de retraite de la RATP avec les règles qui existent dans le droit commun.

8. OBSERVATIONS DE PARTIES INTERESSEES A LA SUITE DE L'OUVERTURE DE LA PROCEDURE

(67) Par courrier daté du 13 février 2008, le syndicat SUD de la RATP a exprimé son opposition au projet notifié par les autorités françaises en ce que ce dernier n'a pour seul et unique objectif que de transformer la RATP en un grand groupe international mû par l'appât du gain. Dans ce courrier, le syndicat SUD de la RATP a attiré l'attention de la Commission sur le fait que, d'après lui, les agents de la RATP n'ont pas le statut de salariés de droit privé soumis au code du travail.

(68) Le syndicat SUD de la RATP affirme par ailleurs que la réforme du régime de retraite de la RATP aurait dû être élaborée par une commission mixte paritaire puisqu'il relèverait de la négociation collective entre partenaires sociaux.

9. COMMENTAIRES DE LA FRANCE SUR LES OBSERVATIONS DES PARTIES INTERESSEES

(69) S'agissant du régime juridique applicable aux agents de la RATP, les autorités françaises précisent dans leur courrier du 3 avril 2008 que les dispositions du code du travail ont pour vocation de s'appliquer aux agents de la RATP sous statut, sauf si le code du travail ou la jurisprudence a expressément exclu que ses dispositions s'appliquent à ces agents. Selon la France, l'existence de telles exceptions ne suffit pas à caractériser que les agents de la RATP seraient placés dans une relation de travail de droit public.

(70) La France indique en outre que le décret n° 60-1362 du 19 décembre 1960, qui donne compétence à la commission mixte paritaire de la RATP en matière de statut de personnel, n'évoque pas le régime de retraite. Selon les autorités françaises, le régime de retraite de la RATP ne résulte pas de négociations collectives, mais a été imposé à la RATP par l'État par voie administrative.

⁽²⁴⁾ Arrêt de la Cour du 5 octobre 1999, *France/Commission*, C-251/97, Rec. 1999, p. I-6639, point 40.

⁽²⁵⁾ Arrêt du Tribunal du 16 mars 2004, *Danske Busvognmaend/Commission*, T-157/01, Rec. 2004, p. II-917.

⁽²⁶⁾ Arrêt de la Cour du 23 mars 2006, *Enirisorse SpA/SotaCRP-RATPbo SpA*, C-237/04, Rec. 2006, p. I-2843.

10. PORTEE DE LA PRESENTE DECISION

- (71) La présente décision porte sur la compatibilité du nouveau système de financement des retraites avec les règles communautaires concernant les aides d'État.
- (72) L'ouverture de procédure du 10 octobre 2007 et, en particulier, les commentaires des autorités françaises ont permis à la Commission de préciser les modalités de mise en œuvre de la réforme notifiée et, partant, d'identifier trois mesures susceptibles de comporter des éléments d'aide d'État.
- (73) Premièrement, la CRP-RATP est devenue, au 1^{er} janvier 2006, le seul débiteur juridique des pensions de retraite des agents occupant des emplois sous statut, en lieu et place de la RATP.
- (74) Deuxièmement, depuis le 1^{er} janvier 2006, l'État verse à la CRP-RATP une subvention destinée à équilibrer ses comptes. Cette subvention publique couvre le déficit démographique et le surcoût du régime spécial de la RATP.
- (75) Troisièmement, la réforme notifiée envisage la possibilité pour la CRP-RATP d'adosser aux régimes de droit commun les droits de retraite de base du régime spécial. L'État prendra à sa charge le paiement des soultes destinées à respecter le principe de stricte neutralité financière de l'adossement en lieu et place de la CRP-RATP.

11. APPRECIATION DE LA PREMIERE MESURE: LA CREATION DE LA CRP-RATP

- (76) La Commission observe que la CRP-RATP est devenue, au 1^{er} janvier 2006, le seul débiteur juridique des pensions de retraite des agents occupant des emplois sous statut, en lieu et place de la RATP. La Commission constate que, simultanément, la cotisation payée par la RATP à la CRP-RATP au titre des retraites est devenue libératoire.
- (77) La Commission note que, dans le cadre du système en place avant le 1^{er} janvier 2006, la RATP était juridiquement redevable des engagements de retraites du régime spécial. À ce titre, le système de financement du régime spécial des agents de la RATP était dérogatoire au droit commun: la RATP était garante de l'équilibre financier du régime en question, la cotisation «employeur» versée par la RATP au régime spécial n'étant pas libératoire.
- (78) Partant, la Commission conclut que les dispositions prévues par la réforme notifiée ont eu pour principal effet de conférer un caractère libératoire à la contribution

«employeur» versée par la RATP au titre des retraites de ses agents, la libérant ainsi de l'obligation historique d'assurer l'équilibre du régime spécial. Autrement dit, la réforme notifiée a transféré la responsabilité de l'équilibre financier du régime spécial en question de la RATP vers la CRP-RATP et in fine vers l'État.

- (79) La Commission constate en outre que l'obligation d'équilibre financier du régime spécial qui pesait sur la RATP se serait traduite, en l'absence de la réforme notifiée, par l'inscription d'un engagement à l'égard de l'État, qui aurait été provisionné dans les comptes lors du passage aux normes IFRS (International Financial Reporting Standard, Normes internationales d'information financière), lesquelles sont applicables à la RATP depuis le 30 juin 2007 ⁽²⁷⁾.
- (80) La Commission tient à ce stade à souligner que la question posée par la création de la CRP-RATP est identique à la problématique soulevée dans le cadre de la réforme du mode de financement des retraites des fonctionnaires de l'État rattachés à La Poste ⁽²⁸⁾. Par conséquent, la Commission vérifiera si, en l'espèce, la mesure en cause comporte des éléments d'aide d'État en adoptant la même démarche que dans la décision susmentionnée.

11.1. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

- (81) L'article 87, paragraphe 1, du traité CE prévoit que, «aux dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».
- (82) La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en cause confère un avantage économique sélectif, 2) cet avantage soit financé au moyen de ressources d'État, 3) cet avantage fausse ou menace de fausser la concurrence et, enfin, 4) cet avantage affecte les échanges entre États membres.
- (83) Il convient d'exposer les raisons permettant de considérer que la mesure en cause satisfait à ces conditions cumulatives et, partant, qu'elle constitue une aide d'État en faveur de la RATP au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

⁽²⁷⁾ Selon le rapport d'information de M. Bertrand AUBAN, sénateur, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation le 9 juillet 2008, ces engagements de retraite sont évalués à 21 milliards d'EUR.

⁽²⁸⁾ Décision 2008/204/CE de la Commission du 10 octobre 2007 concernant les aides d'État accordées par la France en ce qui concerne la réforme du mode de financement des retraites des fonctionnaires de l'État rattachés à La Poste (JO L 63 du 7.3.2008, p. 16).

11.1.1. EXISTENCE D'UN AVANTAGE ECONOMIQUE
SELECTIF EN FAVEUR DE LA RATP

- (84) Afin d'apprécier si la mesure en cause comporte des éléments d'aide d'État, il convient de déterminer si cette mesure confère un avantage économique à la RATP en ce qu'elle lui permet d'éviter de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever les ressources financières propres de l'entreprise et ont ainsi empêché que les forces en présence sur le marché ne produisent leurs conséquences normales ⁽²⁹⁾.
- (85) Dans ce contexte, selon une jurisprudence constante, une charge normale est un coût normal inhérent à la gestion quotidienne ou aux activités courantes d'une entreprise ⁽³⁰⁾. La Cour a également jugé qu'une aide consiste en un allègement des charges qui pèsent normalement sur le budget des entreprises compte tenu de la nature ou de l'économie du système de charges en cause, tandis qu'une charge spéciale est au contraire une charge supplémentaire par rapport à ces charges normales ⁽³¹⁾.
- (86) À la lumière de la jurisprudence de la Cour, et conformément à sa pratique décisionnelle ⁽³²⁾, la Commission considère que la qualification de charge «normale» ou «spéciale» implique de définir un cadre de référence, ou comparateur, avec l'objectif d'identifier des entreprises qui seraient dans une situation juridique et factuelle comparable au regard de l'objectif poursuivi par la mesure concernée.
- (87) À cet égard, il doit être rappelé que, pour appliquer l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, il convient uniquement de déterminer si, dans le cadre d'un régime juridique donné, une mesure étatique est de nature à favoriser «certaines entreprises ou certaines productions» au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité par rapport à d'autres entreprises se trouvant dans une situation factuelle et juridique comparable au regard de l'objectif poursuivi par la mesure concernée.
- (88) Plus précisément, la Cour indique que le choix du système de référence suit une approche en deux temps: premièrement, la détermination du système de charges concerné par la mesure en cause et, deuxièmement, la détermination du régime général applicable au système de charges en question.
- (89) Dans l'hypothèse où un comparateur exogène pertinent peut être identifié, par référence auquel l'existence de charges «anormales» pourrait être définie, la mesure en cause ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Dans le cas contraire, la mesure en cause constitue une aide d'État au sens de cette même disposition.
- 11.1.1.1. Absence d'un comparateur exogène dans le cas d'espèce**
- (90) Appliquant cette méthodologie au cas d'espèce, la Commission considère que le système de charges concerné par la mesure en question est constitué des cotisations sociales supportées par un employeur dans le cadre de l'assurance vieillesse obligatoire de ses employés.
- (91) Sur le plan théorique, la Commission distingue deux cadres de référence potentiels:
- les dispositions en matière d'assurance vieillesse obligatoire applicables aux régimes de retraite de droit commun, c'est-à-dire le régime de sécurité sociale géré par la CNAV et par les régimes complémentaires gérés par l'AGIRC et l'ARRCO,
 - les dispositions en matière d'assurance vieillesse obligatoire applicables à d'autres établissements publics.
- (92) S'agissant du premier comparateur possible, à savoir les régimes de retraite de droit commun, la Commission note que la RATP s'acquitte depuis le 1^{er} janvier 2006 d'une cotisation sociale dont le niveau est identique à la cotisation sociale dont s'acquittent les entreprises auprès des caisses de retraites gérant les régimes de droit commun. La Commission observe toutefois que, au 1^{er} janvier 2006, les prestations versées aux ayant-droits de la RATP par le régime spécial géré par la CRP-RATP sont supérieures aux prestations dont bénéficient les salariés affiliés aux régimes de droit commun.
- (93) De plus, la Commission constate que les affiliés aux régimes de droit commun sont des salariés sous contrat de droit privé alors que les employés de la RATP sont des agents sous statut. À cet égard, il convient de relever que le statut du personnel de la RATP est dérogatoire au droit commun à plusieurs titres (voir note 6 de bas de page).

⁽²⁹⁾ Arrêt du 14 février 1990, *France/Commission*, C-301/87, Rec. 1990, p. I-307, point 41.

⁽³⁰⁾ Voir en ce sens l'arrêt du Tribunal du 20 septembre 2000, *Espagne/Commission*, T-55/99, Rec. 2000, p. II-3207, point 82.

⁽³¹⁾ Arrêt de la Cour du 20 septembre 2001, *H.J. Banks & Co./The Coal Authority et Secretary of State for Trade and Industry*, C-390/98, Rec. 2001, p. I-6117, point 33.

⁽³²⁾ Voir en ce sens la décision 2008/204/CE du 10 octobre 2007 précitée et la décision de la Commission du 10 octobre 2007 concernant la réforme du financement du régime des retraites dans le secteur bancaire en Grèce (JO C 308 du 19.12.2007, p. 9).

- (94) À la lumière des considérations qui précèdent et de sa pratique décisionnelle⁽³³⁾, la Commission considère que les dispositions applicables aux régimes de droit commun en matière d'assurance vieillesse obligatoire ne peuvent pas servir de comparateur dans l'analyse que la Commission mène afin de déterminer l'existence d'un avantage économique au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.
- (95) En ce qui concerne le deuxième comparateur possible, à savoir les établissements publics, la Commission n'a pas pu identifier un ensemble d'opérateurs économiques formant un groupe homogène, susceptible de servir de comparateur. La RATP est en effet à plus d'un titre en France dans une situation juridique et factuelle très spécifique⁽³⁴⁾.
- (96) Pour conclure, la Commission considère qu'aucun comparateur exogène n'existe, qui permettrait de définir une cotisation «normale» supportée par des entreprises se trouvant dans une situation juridique et factuelle comparable à celle de la RATP au regard de l'objectif poursuivi par la mesure concernée.
- (97) L'arrêt *Enirisorse*⁽³⁵⁾, cité par la France, ne modifie les conclusions de la Commission quant à l'existence d'un avantage en faveur de la RATP. En effet, dans cet arrêt, la Cour fonde sa conclusion sur une comparaison de la mesure litigieuse par rapport à une «situation normale», que la Cour a pu définir mais qui n'existe pas de manière semblable dans la présente affaire.
- (98) En l'absence de comparateur exogène pertinent, la Commission estime que, afin de déterminer l'existence d'un avantage au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, le cadre de référence pour apprécier l'existence de l'avantage est la situation de la RATP elle-même antérieurement à l'octroi de la mesure.

11.1.1.2. Existence d'un avantage économique

- (99) Comme indiqué ci-avant, dans le cadre du système en place avant le 1^{er} janvier 2006, la RATP était juridiquement redevable des engagements de retraites du régime spécial. À ce titre, la RATP était garante de l'équilibre financier du régime en question, la cotisation «employeur» versée par la RATP au régime spécial n'étant pas libératoire.
- (100) La Commission a constaté que les dispositions prévues par la réforme notifiée ont eu pour principal effet de

conférer un caractère libératoire à la contribution «employeur» versée par la RATP au titre des retraites de ses agents.

- (101) La Commission conclut dès lors que les mesures en cause libèrent la RATP de charges qu'elle aurait dû assumer au titre de la loi de 1948 susmentionnée.
- (102) Dans le contexte d'une analyse de la nature normale ou non des charges de retraite pour la RATP elle-même, la Commission considère que les obligations qu'une entreprise doit assumer en vertu de la législation du travail ou de conventions collectives conclues avec les syndicats en matière d'indemnités de licenciement et/ou de retraites anticipées font partie des coûts normaux qu'une entreprise doit financer sur ses ressources propres⁽³⁶⁾.
- (103) Par extension, la Commission considère que les charges auxquelles la RATP est soumise en vertu de la loi de 1948 sont des charges normales. Dès lors, puisque la mesure en cause permet d'éviter de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever les ressources financières propres de la RATP, la Commission estime que cette mesure octroie à l'opérateur un avantage économique au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Cet avantage est sélectif puisqu'il ne concerne qu'un seul bénéficiaire.
- (104) La Commission a en outre constaté que l'obligation d'équilibre financier du régime spécial qui pesait sur la RATP se serait traduite, en l'absence de la réforme notifiée, par l'inscription d'un engagement à l'égard de l'État dans le bilan de la RATP, qui aurait été provisionné dans les comptes lors du passage aux normes IFRS (International Financial Reporting Standard, Normes internationales d'information financière), lesquelles s'appliquent à la RATP depuis le 30 juin 2007.
- (105) Cet élément confirme que la création de la CRP-RATP allège la RATP de charges qu'elle aurait normalement dû supporter.

11.1.1.3. Inapplicabilité de la jurisprudence *Combus* au cas d'espèce

- (106) Les autorités françaises invoquent de manière détaillée l'arrêt *Combus*⁽³⁷⁾, dans lequel le Tribunal a considéré comme charges «anormales» des charges résultant du statut dérogatoire des personnels d'une entreprise qui, à la suite d'une réforme, se trouve dans une situation de

⁽³³⁾ Voir en ce sens les décisions mentionnées à la note 32 de bas de page de la présente décision.

⁽³⁴⁾ Voir en particulier les sections 2 et 3 de la présente décision.

⁽³⁵⁾ Arrêt de la Cour du 27 novembre 2003, *Enirisorse SpA/Ministero delle Finanze*, C-34/01, Rec. 2003, p. I-14243.

⁽³⁶⁾ Voir point 63 des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté (JO C 244 du 1.10.2004, p. 2).

⁽³⁷⁾ Arrêt du 16 mars 2004, *Danske Busvognmænd/Commission*, T-157/01, Rec. 2004, p. II-917.

droit commun, donc identique à ses concurrents, s'agissant de la gestion de ses personnels. Le Tribunal déclare ainsi: «la mesure en question visait à remplacer le statut privilégié et coûteux des fonctionnaires employés par Combust par un statut d'agent contractuel comparable à celui des employés d'autres entreprises de transport par autobus se trouvant en concurrence avec Combust. Il s'agissait donc de libérer Combust d'un désavantage structurel par rapport à ses concurrents privés. Or, l'article 87, paragraphe 1, CE a pour seul objet d'interdire des avantages qui favorisent certaines entreprises, la notion d'aide ne recouvrant que des interventions qui allègent les charges grevant normalement le budget d'une entreprise et qui sont à considérer comme un avantage économique que l'entreprise bénéficiaire n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché. [...] Par ailleurs, l'État danois aurait pu, au lieu de verser la somme de 100 millions de DKK directement aux fonctionnaires employés par Combust, obtenir le même résultat par la réaffectation desdits fonctionnaires au sein de l'administration publique, sans versement de bonification spécifique, ce qui aurait permis à Combust d'employer immédiatement des agents contractuels relevant d'un statut de droit privé».

- (107) De manière générale, il faut d'abord rappeler que la jurisprudence *Combust* n'a pas été confirmée par la Cour. Certains éléments de la jurisprudence de la Cour contredisent l'hypothèse selon laquelle la compensation d'un désavantage structurel exclurait la qualification d'aide. Ainsi, la Cour a constamment indiqué que l'existence d'une aide devait être appréciée au regard des effets et non selon les causes ou les objectifs des interventions étatiques⁽³⁸⁾. La Cour a aussi soutenu que la notion d'aide recouvre les avantages consentis par les autorités publiques qui, sous des formes diverses, allègent les charges qui grèvent normalement le budget d'une entreprise⁽³⁹⁾. La Cour a également clairement indiqué que les coûts liés à la rémunération de leurs employés grèvent, par leur nature, le budget des entreprises, indépendamment de la question de savoir si ces coûts découlent ou non d'obligations légales ou d'accords collectifs⁽⁴⁰⁾. Dans ce cadre, la Cour a estimé que le fait que des mesures étatiques visent à compenser des surcoûts ne peut pas les faire échapper à la qualification d'aide⁽⁴¹⁾. Dans ce contexte, les autorités françaises invoquent l'application du principe posé par le Tribunal dans l'arrêt *Combust*, en affirmant que la réforme notifiée ne fait que décharger la RATP d'une charge «anormale».

⁽³⁸⁾ Arrêt de la Cour du 2 juillet 1974, 173/73, *Italie/Commission*, Rec. 1974, p. 709, point 13; arrêt de la Cour du 24 février 1987, C-310/85, *Deufil/Commission*, Rec. 1987, p. 901, point 8; arrêt de la Cour du 26 septembre 1996, C-241/94, *France/Commission*, Rec. 1996, p. I-4551, point 20.

⁽³⁹⁾ Arrêt de la Cour du 15 mars 1994, C-387/92, *Banco Exterior*, Rec. 1994, p. I-877, point 13; arrêt précité dans l'affaire C-241/94, point 34.

⁽⁴⁰⁾ Arrêt de la Cour du 12 décembre 2002, C-5/01, *Belgique/Commission*, Rec. 2002, p. I-1191, point 39.

⁽⁴¹⁾ Arrêt de la Cour du 23 février 1961, 30/59, *Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Haute Autorité*, Rec. 1961, p. 3, points 29 et 30; arrêt précité dans l'affaire C-173/73, points 12 et 13; arrêt précité dans l'affaire C-241/94, points 29 et 35; arrêt de la Cour du 5 octobre 1999, C-251/97, *France/Commission*, Rec. 1999, p. I-6639, points 40, 46 et 47.

- (108) À cet égard, la Commission souligne que des éléments matériels importants différencient l'affaire *Combust* de la présente affaire:

- les compensations sont versées directement aux fonctionnaires employés par Combust alors que la mesure faisant l'objet de la présente décision concerne les cotisations «employeur» de la RATP,
- la mesure étatique pertinente dans l'affaire *Combust* visait à remplacer le statut privilégié et coûteux des fonctionnaires employés par Combust par un statut d'agent contractuel comparable à celui des employés d'autres entreprises de transport par autobus se trouvant en concurrence avec Combust. En revanche, le statut et les droits des agents de la RATP restent inchangés en conséquence de la mesure en cause. Ce statut et ces droits sont différents de ceux des employés, sous contrat de droit privé, des entreprises affiliées aux régimes de retraite de droit commun,
- le contexte concurrentiel des activités de Combust était différent de celui dans lequel évolue la RATP. La société anonyme Combust A/S devait gérer l'activité de transport sur une base commerciale et opérer sur le marché dans des conditions de concurrence comparables à celles des sociétés d'autobus privées. Dans ce contexte, les sociétés publiques de gestion des transports cèdent, après appels d'offres, à des entreprises privées et publiques l'exécution du transport par autobus. D'après les règles régissant les appels d'offres, les marchés sont attribués à l'«offre économiquement la plus avantageuse», sans qu'il y ait lieu de tenir compte de la nature privée ou publique du soumissionnaire. La RATP dispose quant à elle d'un large secteur non libéralisé que le règlement (CE) n° 1370/2007 ne soumettra à la concurrence que très progressivement, dans lequel les contraintes économiques s'exercent par conséquent de manière très différente.

- (109) La Commission estime que les différences factuelles entre l'affaire *Combust* et le cas d'espèce sont suffisantes pour justifier un raisonnement différent dans les deux affaires.

11.1.2. PRESENCE DE RESSOURCES D'ÉTAT

- (110) La Commission estime que la mesure examinée implique des ressources d'État en faveur de la RATP dans la mesure où la responsabilité ultime d'équilibrer le régime spécial de retraite des agents de la RATP n'incombe plus à la RATP, mais à l'État. En effet, à dater de la mise en œuvre de la réforme, l'État assure l'équilibre financier de la CRP-RATP par le versement d'une subvention d'équilibre à l'organisme de sécurité sociale qui, en l'absence de réforme, aurait dû être assumée par la RATP.
- (111) Dès lors, la Commission conclut que la mesure en cause implique des ressources d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

11.1.3. DISTORSION DE LA CONCURRENCE ET AFFECTATION DES ECHANGES

- (112) Comme il a été précédemment indiqué, la RATP, bénéficiaire de la mesure en cause, est la maison-mère d'un groupe d'entreprises, le groupe RATP, opérant dans les secteurs du transport et des services associés. L'ensemble de ces opérateurs sont actifs sur les marchés communautaires des secteurs susmentionnés.
- (113) Dans ce contexte, il convient de rappeler que les aides qui visent à libérer une entreprise des coûts qu'elle aurait normalement dû supporter dans le cadre de sa gestion courante ou de ses activités normales faussent, en principe, les conditions de concurrence⁽⁴²⁾. Il a en effet été jugé que tout octroi d'aides à une entreprise qui exerce ses activités sur le marché communautaire est susceptible de causer des distorsions de concurrence et d'affecter les échanges entre États membres⁽⁴³⁾. De plus, la Cour a indiqué qu'il n'était nullement exclu qu'une subvention publique accordée à une entreprise qui ne fournit que des services de transport local ou régional et ne fournit pas de services de transport en dehors de son État d'origine puisse néanmoins avoir une incidence sur les échanges entre États membres au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. En effet, lorsqu'un État membre accorde une subvention publique à une entreprise, la fourniture de services de transport par ladite entreprise peut s'en trouver maintenue ou augmentée, avec pour conséquence que les chances des entreprises établies dans d'autres États membres de fournir leurs services de transport sur le marché de cet État en sont diminuées⁽⁴⁴⁾.
- (114) En l'espèce, le groupe RATP se trouve dans une position privilégiée par rapport tant à ses concurrents nationaux⁽⁴⁵⁾ qu'à ses concurrents d'autres États membres ne pouvant pas bénéficier de la mesure en cause.
- (115) À cet égard, il y a lieu de mentionner que le règlement (CE) n° 1370/2007 prévoit l'ouverture à la concurrence progressive des marchés concernés et que l'ouverture à la concurrence d'un secteur concerné implique qu'une aide d'État à une entreprise appartenant à ce secteur soit susceptible d'affecter les échanges intracommunautaires et de fausser la concurrence dans le marché concerné.

⁽⁴²⁾ Voir arrêt du 19 septembre 2000, *Allemagne/Commission*, C-156/98, Rec. 2000, p. I-6857, point 30, et la jurisprudence citée.

⁽⁴³⁾ Voir, notamment, arrêt de la Cour du 17 septembre 1980, *Philip Morris/Commission*, C-730/79, Rec. 1980, p. 2671, points 11 et 12; et arrêt du Tribunal du 30 avril 1998, *Vlaams Gewest/Commission*, T-214/95, Rec. 1998, p. II-717, points 48 à 50.

⁽⁴⁴⁾ Arrêt du Tribunal du 11 juin 2009, *Italie/Commission*, T-222/04, Rec. 2009, point 45.

⁽⁴⁵⁾ Pour rappel, il n'est pas nécessaire que l'entreprise bénéficiaire participe elle-même aux échanges intracommunautaires. En effet, lorsqu'un État membre octroie une aide à une entreprise, l'activité intérieure peut s'en trouver maintenue ou augmentée, avec cette conséquence que les chances des entreprises établies dans d'autres États membres de pénétrer sur le marché de cet État membre en sont diminuées. En outre, le renforcement d'une entreprise qui, jusqu'alors, ne participait pas à des échanges intracommunautaires peut la placer dans une situation lui permettant de pénétrer sur le marché d'un autre État membre (voir, en ce sens, notamment, arrêt du 7 mars 2002, *Italie/Commission*, Rec. 2002, p. I-2289, point 84).

- (116) En conséquence, la Commission estime que la mesure en question affecte les échanges entre États membres et fausse la concurrence entre ces opérateurs.

11.2. ILLEGALITE DE L'AIDE

- (117) Conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, l'État membre est tenu de notifier tout projet tendant à instituer ou à modifier des aides. L'État membre intéressé ne peut mettre à exécution les mesures projetées avant que cette procédure n'ait abouti à une décision finale.
- (118) En l'espèce, les autorités françaises ont, par lettre du 29 juin 2006, notifié la réforme du mode de financement du régime de retraite de la RATP. Dans cette lettre, les autorités françaises indiquent que ce dispositif ne paraît pas constituer une aide d'État devant faire l'objet d'une notification préalable à la Commission en application de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.
- (119) Toutefois, la Commission constate que l'aide d'État en cause a été mise en œuvre par la France à compter du 1^{er} janvier 2006, c'est-à-dire avant que la Commission n'ait adopté une décision finale. Sur cette base, la Commission conclut que la France a agi de manière illégale en mettant à exécution l'aide en cause en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.

11.3. COMPATIBILITE DE L'AIDE AVEC LE MARCHE COMMUN

- (120) La mesure en cause constituant une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, il y a lieu d'examiner son éventuelle compatibilité à la lumière des dérogations prévues par ledit traité.
- (121) À cet égard, la Commission estime que la base juridique la plus appropriée est l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, selon lequel une aide destinée à faciliter le développement de certaines activités peut être déclarée compatible avec le marché commun quand elle n'altère pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (122) Compte tenu de la nature et des effets de la réforme, la Commission estime que l'évaluation de la compatibilité de l'aide en cause doit être conduite par rapport à l'établissement de conditions égales (*level playing field*) en matière de contributions sociales obligatoires entre la RATP et ses concurrents actuels, potentiels et futurs sur le marché des transports en commun urbains en Île-de-France.

Niveau des contributions de la RATP par rapport à ses concurrents dans le système réformé

- (123) Pour analyser les effets de l'aide et évaluer l'intensité de la distorsion de concurrence, la Commission doit d'abord examiner le niveau des contributions à charge de la RATP par rapport à ses concurrents dans le système réformé. Ensuite, la Commission identifiera la situation telle qu'elle se serait présentée si la RATP n'avait pas bénéficié de l'aide en cause. Les effets positifs des aides seront enfin analysés, ainsi que leurs effets négatifs avant de dresser un bilan global de compatibilité.
- (124) A titre préliminaire, la Commission note que, avant le 1^{er} janvier 2006, le financement du régime spécial de retraite de la RATP se distinguait du financement des régimes de retraite de droit commun à deux titres: le caractère non libératoire des contributions et le taux de la cotisation «employeur».
- (125) La Commission considère que l'aide en cause a apporté une solution au premier élément de divergence entre le régime spécial de la RATP et les régimes de droit commun. En effet, avant le 1^{er} janvier 2006, la RATP ne s'acquittait pas d'une cotisation à caractère libératoire mais était chargée par la loi d'équilibrer le régime de retraite pour ses agents. La réforme notifiée a eu pour effet de mettre en place le versement d'une contribution libératoire, qui caractérise les contributions versées par un employeur de droit commun à la caisse qui gère un régime de retraite par répartition. S'agissant du second élément de divergence, la Commission constate que la réforme notifiée a eu pour effet d'égaliser les niveaux de charges d'assurance vieillesse obligatoires entre la RATP et les entreprises relevant du droit commun des prestations de retraite.

Le scénario sans l'octroi de l'aide

- (126) En l'absence de la réforme notifiée, la RATP aurait dû provisionner pour les exercices postérieurs à l'exercice 2006, les engagements de retraite vis-à-vis de ses agents sous statut. Ce provisionnement aurait résulté directement de ce que les contributions «employeur» pour les retraites des agents de la RATP n'étaient pas libératoires.
- (127) Par ailleurs, les contributions de la RATP à l'assurance vieillesse pour assurer l'équilibre financier du régime de retraite n'auraient pas été alignées sur le niveau payé par ses concurrents potentiels.
- (128) En l'absence de la réforme notifiée, la RATP aurait donc dû assumer une charge annuelle supplémentaire de

plusieurs centaines de millions d'EUR par rapport au régime réformé.

- (129) Par conséquent, la RATP aurait subi un handicap du fait de ses charges de retraite dans le contexte d'un marché libéralisé, ce qui aurait affecté significativement ses activités.

Les effets positifs de l'aide

- (130) Il résulte de ce qui précède que, compte tenu du règlement (CE) n° 1370/2007, lequel prévoit l'ouverture graduelle du marché du transport en commun urbain, le régime de retraite applicable à la RATP selon la loi de 1948 présente des caractéristiques spécifiques qui, prises isolément, créent une distorsion de concurrence au détriment de la RATP et du groupe auquel elle appartient. L'effet essentiel de l'aide en cause est d'aligner les contributions de la RATP sur celles supportées par ses concurrents et les concurrents du groupe RATP, éliminant ainsi la distorsion de concurrence spécifique qui touche la RATP et le groupe RATP.
- (131) En outre, la réforme permet à la RATP d'agir progressivement comme un investisseur privé confronté à des contraintes commerciales normales. C'est d'ailleurs l'un des objectifs de ladite réforme.
- (132) La Commission considère également que la mesure en cause est adaptée à l'objectif d'intérêt communautaire qu'elle vise. Aucun autre instrument n'aurait pu aborder la question d'une façon plus efficace. Des compensations de service public auraient certes pu être accordées mais une telle approche ne serait ni adaptée ni soutenable à long terme en raison de la nature structurelle du problème.
- (133) En ce qui concerne la proportionnalité des mesures, la Commission estime que l'aide accordée est limitée au strict minimum. Depuis le 1^{er} janvier 2006, la RATP s'acquitte de charges de retraite identiques à celles payées par une entreprise dont les employés sont affiliés aux régimes de droit commun.
- (134) Enfin, la Commission considère que la mesure en cause permet d'assurer la pérennité d'un système de retraite dont le financement était devenu caduc. La Commission estime par ailleurs que la réforme engagée des prestations de retraite servies par le régime spécial⁽⁴⁶⁾ constitue à ce titre un élément supplémentaire déterminant. À cet égard, la Commission estime que ces mesures s'inscrivent parfaitement dans le cadre plus général de la réforme des systèmes de retraite des États membres, réforme souhaitée à la fois par le Conseil et la Commission⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Voir considérant 21 de la présente décision.

⁽⁴⁷⁾ Voir en ce sens le rapport conjoint de la Commission et du Conseil sur des pensions viables et adéquates (CS/7165/03) du 18 mars 2003.

Les effets négatifs de l'aide

- (135) Dans une analyse statique, la Commission estime d'une part que les distorsions de concurrence induites par la mesure en cause sur le marché des transports en commun urbains en Île-de-France sont par nature de manière immédiate très limitées dans la mesure où compte tenu du passé de la RATP et de ses activités, il est manifeste que les engagements de retraite concernés par la réforme se rapportent à des activités historiquement menées sur un marché non libéralisé sur lequel la concurrence était jusqu'à présent très faible. D'autre part, s'agissant des marchés sur lesquels le groupe RATP est actif au travers des filiales de l'entreprise RATP, la Commission considère que la mesure en cause n'a qu'un effet très marginal. En effet, ces marchés ne seront affectés qu'indirectement par la mesure en question puisque, outre la stricte séparation juridique, comptable et financière entre la maison mère et ses filiales, la réforme notifiée ne concerne pas les personnels employés par ces filiales.
- (136) Dans une analyse dynamique, sans doute plus appropriée, eu égard au règlement (CE) n° 1370/2007, la Commission considère que, bien que la mesure en cause puisse théoriquement permettre à la RATP de maintenir une position dominante, ce risque est faible. Cette conclusion résulte de ce que la mesure se limite à aligner les contributions payées par la RATP sur celles de ses concurrents et de ce que, à la suite de la réforme du régime spécial de retraite intervenue en 2008, le régime de retraite de la RATP ne crée pas d'attractivité spécifique pour l'entreprise.

Bilan de compatibilité générale

- (137) À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que les effets négatifs de l'aide accordée à la RATP seront modérés. La réforme notifiée se limite à ce qui est strictement nécessaire à l'établissement de conditions égales en ce qui concerne les contributions à l'assurance vieillesse obligatoire, met un terme à une distorsion de concurrence qui aurait handicapé la RATP, et n'altère par conséquent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (138) Il en résulte que l'aide en cause est compatible avec le marché commun sous la condition que la réforme du régime spécial de retraite de la RATP, destinée à harmoniser celui-ci avec les règles de droit commun des régimes de base des salariés du secteur privé et des fonctionnaires, soit entièrement mise en œuvre.
- (139) La Commission estime que la conclusion qui précède n'est pas remise en cause par la solution dégagée dans sa décision 2005/145/CE dans l'affaire EDF ⁽⁴⁸⁾.

(140) À cet égard, il convient de rappeler que dans cette décision, la Commission a autorisé des aides d'État libérant les entreprises d'un secteur d'obligations de pensions spécifiques, qui excédaient celles résultant du régime général des retraites et qui avaient été définies pendant la période de monopole. À cette occasion, la Commission a considéré que l'allègement partiel de la charge résultant du mécanisme de financement des droits spécifiques de retraite acquis avant la date de la réforme constituait une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE qui pouvait être déclarée compatible avec le marché commun. La Commission a estimé dans son analyse de compatibilité que la situation d'EDF n'était pas très différente par sa nature de celle des «coûts échoués» dans le domaine de l'énergie. Il s'agissait en effet d'aides visant à faciliter la transition vers un secteur de l'énergie concurrentiel. La Commission a estimé approprié d'assimiler les aides à EDF à la compensation de coûts échoués ⁽⁴⁹⁾, et annoncé qu'elle suivrait cette approche dans son analyse des cas semblables.

(141) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère que, en l'espèce, l'aide d'État libère la RATP d'obligations de pensions qui excédaient celles résultant du régime général des retraites et qui avaient été définies avant que le marché ne soit libéralisé. Dans le même temps, la Commission ajoute que la réforme des régimes spéciaux de retraite mise en œuvre à la RATP dès le début de l'année 2008 aligne le régime spécial des agents de la RATP sur les règles de droit commun des régimes de base des salariés du secteur privé et des fonctionnaires.

11.4. CONCLUSION

(142) En conclusion, la Commission considère que la mesure en cause constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Cette aide d'État est illégale, mais compatible avec le marché commun au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE.

12. APPRECIATION DES DEUXIEME ET TROISIEME MESURES

(143) Comme indiqué précédemment, la réforme notifiée prévoit que, à partir du 1^{er} janvier 2006, l'État verse à la CRP-RATP une subvention destinée à équilibrer ses comptes.

(144) En outre, la réforme notifiée envisage la possibilité pour la CRP-RATP d'adosser aux régimes de droit commun les droits de retraite de base du régime spécial. Afin de respecter le principe général de neutralité financière, cet adossement suppose le versement de soultes aux régimes d'accueil, soultes que l'État prendra à sa charge en lieu et place de la CRP-RATP.

⁽⁴⁸⁾ JO L 49 du 22.2.2005, p. 9.

⁽⁴⁹⁾ Communication de la Commission relative à la méthodologie d'analyse des aides d'État liées à des coûts échoués [lettre de la Commission SG (2001) D/290869 du 6.8.2001].

- (145) Il s'agit de déterminer si ces mesures constituent des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.
- (146) À cet égard, il convient de rappeler que l'article 87 du traité CE ne s'applique qu'aux entreprises au sens du droit communautaire de la concurrence. D'après une jurisprudence constante de la Cour, le domaine de la protection sociale, lorsqu'il est fondé sur la solidarité, ne constitue pas une activité économique au sens du traité (voir point 67 de la décision d'ouverture de procédure du 10 octobre 2007) ⁽⁵⁰⁾.
- (147) À la lumière de cette jurisprudence, la Commission considère que ni la CRP-RATP ni les caisses de retraite accueillant les employés actifs et retraités de la RATP, c'est-à-dire la CNAV et l'AGIRC-ARRCO, ne sont des entreprises au sens du droit communautaire de la concurrence pour les raisons suivantes.
- (148) Dans le cas d'espèce, la Commission observe d'abord que les agents de la RATP font l'objet d'une protection sociale obligatoire comportant un régime d'assurance vieillesse autonome qui poursuit un objectif social. Il vise en effet à assurer à l'ensemble des personnes qui en relèvent une couverture du risque vieillesse, indépendamment de leur condition de fortune et de leur état de santé au moment de leur affiliation.
- (149) La Commission considère en outre que ce régime obéit au principe de solidarité dans la mesure où les cotisations versées par les travailleurs en activité financent les pensions des travailleurs retraités.
- (150) La Commission note par ailleurs que la gestion du régime concerné a été confiée par la loi à la CRP-RATP dont l'activité est soumise au contrôle de l'État. À ce titre, elle recouvre le produit des cotisations dues par les salariés de la RATP et par la RATP et assure la liquidation et le service des pensions. La Commission remarque que, en vertu de l'article L711-1 du Code de la sécurité sociale, la CRP-RATP est dotée de l'ensemble des attributions définies à l'article L111-1 dudit code qui rappelle, en particulier, que l'organisation de la sécurité sociale est fondée sur le principe de solidarité nationale.
- (151) La Commission constate enfin que, dans l'exécution de sa mission, la CRP-RATP applique la loi et n'a aucune possibilité d'influer sur le montant des cotisations, l'utilisation des fonds ou la détermination du niveau des prestations.

Les prestations versées sont légales et indépendantes du montant des cotisations perçues.

- (152) Dans la mesure où la CRP-RATP ne constitue pas une entreprise au sens du droit communautaire de la concurrence, la Commission considère que le versement par l'État d'une subvention d'équilibre à la CRP-RATP et le financement par l'État des soultes en lieu et place de la CRP-RATP ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La création de la Caisse de retraites du personnel de la RATP (CRP-RATP) constitue une aide d'État relevant de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, octroyée illégalement par la France en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.

Cette aide d'État est compatible avec le marché commun au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE sous la condition que la réforme du régime spécial de retraite de la RATP, destinée à harmoniser celui-ci sur les règles de droit commun des régimes de base des salariés du secteur privé et des fonctionnaires, soit entièrement mise en œuvre.

La mise à exécution de cette aide est par conséquent autorisée.

Article 2

Le versement par l'État d'une subvention d'équilibre à la CRP-RATP et le financement par l'État des soultes en lieu et place de la CRP-RATP lors de l'adossment des droits de base du régime spécial aux régimes de droit commun ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

Article 3

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

Par la Commission

Antonio TAJANI

Vice-président

⁽⁵⁰⁾ Ainsi, la Cour a décidé dans les affaires jointes C-159 et C-160/91, *Poucet et Pistre*: «les caisses de maladie ou les organismes qui concourent à la gestion du service public de la sécurité sociale remplissent une fonction de caractère exclusivement social. Cette activité est en effet fondée sur le principe de la solidarité nationale et dépourvue de tout but lucratif. Les prestations versées sont des prestations légales et indépendantes du montant des cotisations. Il s'ensuit que cette activité n'est pas une activité économique et que, dès lors, les organismes qui en sont chargés ne constituent pas des entreprises au sens des articles 81 et 82 du traité».