

LOI ARAF – REGLEMENT OSP

Article 5 de la loi

L'entrée en vigueur, le 3 décembre 2009, du règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 *relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route*, dit « règlement OSP », a eu pour effet de soumettre le secteur des transports collectifs en Île-de-France à une concurrence régulée, à l'instar de la situation prévalant en province.

Afin de tirer les conséquences juridiques, patrimoniales, comptables et financières de cette entrée en vigueur sur l'organisation des transports publics de voyageurs en Île-de-France, l'article 5 de la loi *relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires* (ORTF) a modifié l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à *l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France*.

Les modifications apportées par l'article 5 de la loi ORTF à l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 appellent une série de mesures réglementaires regroupées en deux décrets d'application.

Un décret portant sur l'organisation des services en Île-de-France (article 5, 1° a) et c) de la loi ORTF)

La mise en oeuvre des nouvelles dispositions législatives conduit notamment à mettre fin au régime dit de la « coordination des transports » organisé par le décret du 14 novembre 1949 *relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers* qu'il convient donc d'abroger. Elle conduit également à actualiser les conditions dans lesquelles le STIF élabore et tient à jour le plan régional de transport ou arrête la politique tarifaire.

Un projet de décret tirant les conséquences de ces mesures et modifiant en conséquence les décrets n° 2005-664 du 10 juin 2005 *portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France* et n° 59-157 du 7 janvier 1959 *relatif à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France* est en cours de préparation par le ministre chargé des transports, en lien avec les ministères et partenaires concernés. La saisine du Conseil d'État interviendra prochainement, avec l'objectif d'une publication du décret à l'automne 2010.

Un décret portant sur les missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et sur les transferts d'actifs entre le STIF et la RATP (article 5, 2°, b) de la loi ORTF).

L'article 5, 2° b) de la loi ORTF renvoie à des décrets en Conseil d'État le soin de préciser les conditions d'application des dispositions relatives aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux modalités de transferts d'actifs entre le STIF et la RATP.

Un projet de décret, préparé par le secrétaire d'État chargé des transports, a été discuté avec les différents ministères et parties concernés. En cours de finalisation, le projet de décret doit ensuite être validé par le Gouvernement. La saisine du Conseil d'État interviendra prochainement, avec l'objectif d'une publication du décret à l'automne 2010.

ENDETTEMENT DE LA RATP

B.– Année 2011

Les perspectives pour 2011 prennent en compte des hypothèses économiques cohérentes avec celles que l'État a prises pour construire son budget. Elles incluent une inflation prévue de + 1,8 % pour 2011. Ces hypothèses conduisent la RATP à établir l'indice d'actualisation de la rémunération de la RATP (indice STIF) à 2,1 % pour 2011.

Le budget 2011 n'inclura pas encore les conséquences du règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs (loi ORTF du 8 décembre 2009). L'année 2011 sera consacrée pour la RATP et pour le STIF à l'élaboration d'un nouveau contrat, en vigueur à partir du 1er janvier 2012, qui intégrera les conséquences de la loi.

En 2011, l'enveloppe globale d'investissement se situera autour de 1 700 millions d'euros, à comparer à un budget de 1 380 millions d'euros en 2010. La progression provient de l'accélération de la mise en oeuvre des Contrats de plan et de projets État-Région (CPER) et de l'acquisition de trains à deux niveaux pour la ligne A.

Les ressources financières en 2011 devraient être de l'ordre de 1 300 millions d'euros, soit une augmentation de 150 millions d'euros par rapport à 2010 (1 151 millions d'euros) qui sera surtout le fait de subventions (plus de 500 millions d'euros).

La capacité d'autofinancement devrait être supérieure à celle de 2010 essentiellement grâce à des efforts de productivité inscrits dans le plan d'entreprise. Il en résultera en 2011, en l'absence de mesures nouvelles, un accroissement de la dette de la RATP de l'ordre de 450 millions d'euros dont 360 millions d'euros proviennent des opérations d'accroissement de la capacité de transport. **Cette évolution de la dette n'est pas nouvelle, mais elle est difficilement soutenable et fait peser une menace sur le développement de la RATP.**

*

La commission des Finances – à l'initiative du Rapporteur spécial – a demandé à la Cour des comptes, dans le cadre de l'article 58-2° de la LOLF, une enquête sur la dette de la RATP et son évolution ainsi que sur la possibilité de séparer cette dette sur le modèle de la dette de RFF entre une dette « infrastructure » et une dette « opérateur ».

Le rapport, intitulé « la soutenabilité de la dette de la RATP », est annexé au présent rapport spécial. Il apporte des éclairages intéressants :

Tout d'abord, la dette ne provient pas de déficits d'exploitation récurrents. Les résultats nets ayant toujours été positifs ces dernières années : 153 millions d'euros en 2009 et 22 millions d'euros en 2010. **L'endettement de la RATP est donc dû à un volume d'investissements excédant régulièrement sa capacité d'autofinancement et les subventions d'équipement dont elle bénéficie.**

En effet, l'écart entre investissements et ressources à long terme est de l'ordre de 200 millions d'euros par an. Plusieurs facteurs expliquent cet écart :

- une sous-capitalisation historique néanmoins atténuée par une exonération de l'impôt sur les sociétés et le fait qu'elle ne paie pas de dividende ;
- les nombreuses missions que lui attribue l'État actionnaire sans prévoir les financements ;

— 20 —

- la participation au financement des investissements en infrastructure et en matériel roulant excédant largement celle des autres opérateurs ;

- des choix d'investissements en Île-de-France ne prenant pas toujours en compte la rentabilité financière dans un souci de préserver ses positions dans une optique d'ouverture à la concurrence.

Ces conclusions étayaient la proposition du Rapporteur spécial de prévoir sur le modèle de RFF une interdiction pour la RATP d'accepter des investissements ayant un intérêt socio-économique mais ayant une faible rentabilité financière. L'autorité organisatrice doit assumer financièrement les investissements d'intérêt général et ne doit pas les faire supporter par un opérateur – certes historique – mais destiné à évoluer dans un environnement concurrentiel.

La **loi du 8 décembre 2009** a modifié les données du problème :

– l'article 5 prévoit une séparation des missions de gestionnaires de l'infrastructure et d'opérateur de transports, tout en les laissant au sein de la RATP, ainsi que l'attribution de la propriété des infrastructures à la RATP et du matériel roulant au STIF.

– cet article réaffirme, par ailleurs, la situation de monopole de la RATP sur la gestion de l'infrastructure et prévoit l'ouverture à la concurrence entre 2024 pour les autobus et 2039 pour le métro.

Le Rapporteur spécial a eu l'occasion au cours du débat parlementaire d'affirmer que les dates retenues pour l'ouverture à la concurrence étaient trop lointaines. Elles auront également des conséquences en termes d'investissements non rentables et donc d'accumulation de dette. La RATP continuant – dans le souci de laisser un minimum d'espace au futur concurrent – à faire des choix d'investissements financièrement contestables