

N° 388

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 juillet 2007

PROPOSITION DE LOI

relative à l'accélération du processus d'évolution de la Régie autonome des transports parisiens (RATP),

PRÉSENTÉE

Par M. Philippe DOMINATI,

Sénateur.

(Renvoyée à la commission des Affaires économique, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement).

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les réalités économiques de notre société ont contraint la France à réviser sa législation dans le domaine des transports depuis maintenant de nombreuses années malgré la forte syndicalisation des entreprises et des organismes concernés. Cette évolution a commencé dans le domaine maritime par la privatisation de la CGM et plus récemment de la SNCM. Dans le transport aérien, nous avons pu mesurer la réussite de la privatisation de notre compagnie nationale Air France et le changement de statut d'Aéroports de Paris a permis à cette nouvelle entreprise de trouver les capitaux en bourse pour lui assurer le financement de ses infrastructures.

Dans le domaine des infrastructures routières, le développement des partenariats public-privé ainsi que la privatisation de notre réseau d'autoroutes ont renforcé cette évolution.

Tous les responsables politiques, professionnels et syndicaux savent que la libéralisation du transport ferroviaire est la prochaine et cruciale étape. Ce sujet sera inéluctablement traité dans le courant de cette mandature. Cette perspective concerne principalement deux entreprises nationales, la SNCF et la RATP. Or la RATP est un établissement public qui est contrôlé par l'État, en particulier par l'Agence des Participations de l'État (APE), alors que son activité est essentiellement régionale et que l'État ne participe plus spécifiquement à son financement.

Créée le 1^{er} janvier 1949 pour remplacer les deux compagnies privées qui avant-guerre s'occupaient du métro et des autobus parisiens, la **Régie autonome des transports parisiens (RATP)** est un établissement public à caractère industriel et commercial. Pour autant, l'État n'assume plus depuis longtemps le rôle qui devrait être le sien. Cet établissement a une activité principalement concentrée dans quatre départements sur huit de la Région Île-de-France puisque 98 % de son chiffre d'affaires y est réalisé.

Cet établissement ne peut pas fixer ses tarifs puisque la RATP est liée contractuellement par le STIF pour assurer la gestion des moyens souterrains et de surface de Paris et de sa proche banlieue.

L'établissement public ne bénéficie pas d'un financement particulier de la part de l'État hormis la charge financière qui a été assumée pour la caisse de retraite de ses agents puisque ce sont les usagers, les entreprises franciliennes et les collectivités locales qui assument son financement.

Cependant, avec la fiscalité qui est propre à celle d'un établissement public, elle dispose de par la loi **d'une situation de monopole qui est une exception** au principe en vigueur dans les autres régions françaises défini par la loi LOTI de 1982. En vertu d'un décret de 1949 toujours en vigueur, elle bénéficie de droits exclusifs à durée indéterminée. Ce monopole réglementaire déséquilibre l'offre qui peut être faite à l'utilisateur, il en renchérit probablement le coût pour le service rendu, et oblige le législateur à prendre des mesures pour assurer un service minimum.

Même si ces spécificités peuvent être conservées dans le court terme, il semble raisonnable d'anticiper l'évolution de cet établissement public.

Il faut rappeler le rapport d'avril 2005 de la Cour des comptes sur « Les transports publics urbains » qui recommandait « qu'une réflexion soit conduite sur les conséquences de la mise en concurrence, totale ou partielle, de la RATP sur son champ historique d'intervention (statut de l'entreprise, clarification de son régime de retraite, financement des investissements, gestion de la dette, questions patrimoniales) ».

Seul le point concernant la clarification du régime de retraite a été traité bien que la clarification du régime patrimonial soit rendue nécessaire à la suite du rapport du conseil général des ponts et chaussées du 19 mai 2004.

Cette proposition de loi a pour but d'une part, d'assurer à la RATP des ressources financières correspondant à l'ampleur de sa mission en faisant **évoluer le capital et son statut**, et d'autre part d'assurer à l'utilisateur une diversité de moyens qui est la meilleure garantie d'un service minimum et d'une bonne qualité de l'offre en proposant de **dissocier le réseau de surface du réseau souterrain en mettant fin au monopole spécifique concernant les réseaux de surface**.

Il faut rappeler que la RATP traite près de 80 % des transports publics en Île-de-France, qu'elle assure le transport de 10 millions de voyageurs par jour pour réaliser un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 3,7 milliards d'euros avec un effectif de près de 45 000 collaborateurs. Le réseau d'autobus est 3403 km de lignes desservant toute la région dont 570 km dans Paris intra muros. Elle gère par ailleurs trois lignes de tramway représentant 30,2 km et 16 lignes de métro représentant 211 km dont 168 dans Paris intra muros et près de 300 stations (298).

Elle est concernée dans la co-gestion des lignes A, B et D du RER sur un peu plus de 115 km, elle a la responsabilité du funiculaire de Montmartre et du Trans. Val de Marne (ligne de bus en site propre).

Malgré une sorte de recapitalisation par l'affectation financière d'installations dont elle n'a pas assumé le financement mais dont elle a l'usage puisqu'elle bénéficie de sa situation de monopole, elle continue à laisser croître régulièrement son endettement.

Elle n'est en aucun cas en mesure de financer les besoins gigantesques nécessaires en matière d'infrastructures dans notre région, et cherche à concourir à des projets internationaux.

Cette stratégie qui dénote l'ambition et la motivation du personnel de la RATP, ne peut suffire à combler l'évolution nécessaire de l'établissement public même si cette évolution est particulièrement délicate dans le contexte spécifique ainsi décrit.

Cette proposition de loi a pour but d'une part, d'assurer à l'utilisateur une diversité de moyens qui est la meilleure garantie d'un service minimum et d'une bonne qualité de l'offre en proposant de **dissocier le réseau de surface du réseau souterrain en mettant fin au monopole spécifique concernant les réseaux de surface**, et d'autre part d'assurer à la RATP des ressources financières correspondant à l'ampleur de sa mission en faisant **évoluer sa structure financière et son statut**.

➤ *Proposition 1 : Le découplage des réseaux : découpler réseau de surface et réseau souterrain*

Afin de satisfaire au mieux les usagers et dans l'idée de leur assurer un service minimum, cette proposition de loi propose de scinder en deux la RATP, en dissociant le réseau de surface et réseau souterrain. La gestion du réseau de surface serait alors confiée à une nouvelle société,

distincte de la RATP, qui évoluerait dans cadre législatif conforme au droit commun comme sur l'ensemble du territoire national.

➤ *Proposition 2 : Faire de la RATP une société anonyme.*

La RATP ne dispose pas, à ce jour, de capitaux propres suffisants pour assurer son développement. En s'inspirant, de la transformation de l'établissement public « AEROPORTS de PARIS » en société anonyme ouverte à des investisseurs privés, mais dans laquelle l'État a gardé une participation majoritaire, cette proposition de loi propose de modifier le statut de la RATP. Cette transformation peut s'accommoder d'une mutation proche du statut de société d'économie mixte si les départements concernés ou la ville de Paris souhaitent s'impliquer au capital de cette société.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Le premier alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est complété par les mots : « *à l'exception des services de transport par autocar, autobus ou tramway qui ne font l'objet d'aucun monopole* ».

Article 2

I. - Après l'article 2 de la même ordonnance, il est inséré un article 2-1-A ainsi rédigé :

« *Art. 2-1-A* - Il est créé une société anonyme chargée de l'exploitation du réseau et des lignes de transport en commun par autocar, autobus ou tramway dévolus à la Régie autonome des transports parisiens jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi n°... du ... relative à l'accélération du processus d'évolution de la RATP. Cette transformation n'emporte pas de conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels.

« Cette société peut également mettre en place ou exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes.

« Les conditions du transfert de la régie à cette société des moyens nécessaires à son activité sont déterminées par décret en Conseil d'État.

« Le capital initial de cette société est détenu majoritairement par l'État. Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements peuvent prendre des participations dans cette société.

« Les ressources de la société sont constituées par :

« - les recettes directes du trafic ;

« - les contributions du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) ;

« - tous autres concours ou subventions ;

« - les autres produits liés aux biens affectés aux exploitations de la société ou qu'elle acquiert ou construit ;

« - les produits financiers ;

« - les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires. »

II. - Les conséquences financières pour les collectivités territoriales résultant du I ci-dessus sont compensées par une majoration à due concurrence de la dotation globale de fonctionnement.

III. - Les conséquences financières pour l'État résultant du II ci-dessus sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.