



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RATP

Question écrite n° 65617

Texte de la question

M. Christian Vanneste interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le rapport de la Cour des comptes sur la RATP. La Cour des comptes critique sérieusement la gestion de la RATP, en estimant que "l'absence de calcul de rentabilité financière de ses investissements ne relève pas d'une approche d'entreprise". Dans ce rapport qui porte sur les exercices 2001-2007, il est écrit que la régie publique "estime que ses investissements sont déficitaires, mais soutient qu'aucun objectif de rentabilité ne lui serait demandé". La Cour relève que la délibération de fin d'année du conseil d'administration "autorise systématiquement le président à contracter les emprunts nécessaires pour financer les dépenses d'investissements, et les autres besoins du programme d'investissements pour l'année..., ainsi que les remboursements d'emprunts sans définir ni le montant des emprunts nécessaires ni le niveau d'endettement". Les magistrats émettent une réserve sur les comptes de tous les exercices de 2001 à 2007 et constatent que "les procédures d'achat de la RATP ne sont pas encore conduites avec toute la rigueur nécessaire". Il aimerait savoir ce qu'il en pense.

Texte de la réponse

Les observations du secrétaire d'État chargé des transports à l'analyse faite par la Cour des comptes sur le bilan de la RATP, qui a fait l'objet d'une insertion dans le rapport public 2010, ont été publiées, en annexe de ce même rapport, avec celles des autres ministres exerçant la tutelle de l'entreprise. Il est ainsi indiqué notamment que l'article 5 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports semble mettre en oeuvre la plupart des recommandations formulées par la Cour. La Cour estime en effet que le régime de propriété des biens de l'entreprise doit être clarifié. Or, l'article 5 de la loi précitée procède à cette clarification. Cet article a pour objet principal d'adapter l'organisation des transports collectifs en Ile-de-France aux dispositions 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), qui est entré en vigueur le 3 décembre dernier. Il prévoit notamment l'obligation pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) d'attribuer, après appel d'offres, l'exploitation des nouveaux services de transport institués à compter du 3 décembre 2009. Il fixe également, conformément au règlement OSP, des échéances qui s'appliquent aux droits d'exploitation des services actuellement assurés par la RATP : 31 décembre 2024 pour les bus, 31 décembre 2029 pour les tramways et 31 décembre 2039 pour les métros et les lignes de RER exploitées par l'entreprise. Dans le cadre de cette ouverture à la concurrence et afin de garantir la sécurité, l'interopérabilité et la continuité du système ferroviaire, la loi reconnaît à la RATP la responsabilité de la gestion des infrastructures de métro et des lignes de RER exploitées par l'entreprise. Elle garantit à l'ensemble des opérateurs un accès au réseau dans des conditions transparentes et non discriminatoires et prévoit la séparation comptable des activités exercées par la RATP en tant que transporteur de celles qu'elle exerce en tant que gestionnaire de réseau. À cette occasion, il est apparu nécessaire de clarifier la situation juridique des actifs contrôlés par l'entreprise dont la propriété était, jusque-là, répartie entre le STIF, l'État et la RATP. Ainsi, la loi transfère à celle-ci la propriété des actifs constitutifs de l'infrastructure appartenant à l'État et au STIF. La loi clarifie également le régime de propriété de l'ensemble des

autres actifs figurant au bilan de l'entreprise. L'analyse de la Cour, qui semble contester, au moins jusqu'en 2005, que la RATP ait pu porter dans son bilan les biens dont la propriété juridique relevait du STIF, n'est pas partagée par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat (MEEDDM). L'ensemble des textes juridiques régissant l'utilisation de ces biens confère en effet à l'entreprise un contrôle économique sur ces actifs et sur les revenus générés par leur exploitation et met à sa charge les obligations du propriétaire. La situation de la RATP à l'égard des biens en cause s'apparente à celle d'un concessionnaire de service public qui, sans être juridiquement le plein propriétaire des actifs en cause, ne les inscrit pas moins à son bilan pendant toute la durée de la concession. S'agissant de la dette de l'entreprise, l'analyse de la Cour selon laquelle les modalités de financement, notamment des infrastructures et du matériel roulant, expliquent en partie le niveau d'endettement de l'entreprise, est partagée. Une première évolution est intervenue dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 qui, contrairement aux précédents contrats de plan, ne prévoit plus de participation de l'entreprise au financement des infrastructures. En revanche, la RATP a toujours la charge du financement du matériel roulant alors que, comme le remarque la Cour, en province, l'acquisition du matériel roulant est financée, en grande partie, par les autorités organisatrices. Enfin, l'article 5 de la loi du 8 décembre 2009 précitée définit le cadre, notamment contractuel, qui permettra à la RATP et au STIF de mettre en oeuvre des mesures permettant à l'entreprise de maîtriser l'évolution de sa dette et assurant ainsi la pérennité du financement des transports collectifs en Île-de-France. Ainsi, s'agissant de sa mission de gestionnaire d'infrastructure, la loi prévoit que « la Régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Île-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés ». Cette disposition permettra à la RATP et au STIF de mettre en oeuvre un dispositif contractuel clarifiant les obligations d'entretien et de renouvellement du réseau de la RATP et les conditions de rémunération de l'entreprise. S'agissant ensuite des conditions d'acquisition, de détention et de remise du matériel roulant, la loi prévoit qu'à l'issue de ses droits d'exploitation, la RATP remettra au STIF le matériel roulant et précise : « un décret en Conseil d'État définit les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Régie remet ces biens au Syndicat à l'expiration des contrats de sorte qu'il n'en résulte pour elle aucune perte de valeur. Il définit également les modalités de rémunération de la RATP au titre des investissements réalisés par elle de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération appropriée des capitaux »

Données clés

Auteur : [M. Christian Vanneste](#)

Circonscription : Nord (10^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 65617

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er décembre 2009, page 11357

Réponse publiée le : 29 juin 2010, page 7410