



L'autorité organisatrice de vos transports en île-de-france

## **Le président**

Paris, le 18 SEP. 2009

**Monsieur François FILLON  
Premier ministre  
Hôtel Matignon  
57, rue de Varenne  
75007 Paris**

Monsieur le Premier ministre,

Le Gouvernement prévoit de modifier l'ordonnance de 1959 relative à l'organisation des transports en Ile de France, au prétexte des nouvelles dispositions du règlement européen sur les obligations de service public qui entreront en vigueur le 3 décembre 2009.

J'apprends que cette modification interviendrait dans le cadre de la discussion du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires qui commence à l'Assemblée Nationale lundi 21 septembre, alors même qu'aucune concertation et qu'aucun échange entre l'Etat, la Région, le STIF et les départements d'Ile de France n'ont eu lieu sur cette question de première importance. Celle-ci impacte pourtant pleinement les compétences confiées au STIF par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, notamment dans son rôle d'autorité organisatrice des transports et plus particulièrement en matière de choix d'investissement, de maîtrise d'ouvrage, de propriété...

Je considère qu'il s'agit là d'une nouvelle attaque contre la décentralisation et d'une remise en cause des fondements même du STIF, et ce, dans un contexte déjà particulièrement lourd et conflictuel marqué par le projet de loi sur le Grand Paris.

Je souhaite d'autant plus réagir que Monsieur Dominique Bussereau aurait fait état devant les députés de mon accord sur ce texte, ainsi que de celui du Maire de Paris, alors que nous n'avons jamais échangé sur ce dossier et que l'amendement du gouvernement, qui vient de m'être tout juste communiqué, soulève de ma part les plus expresses réserves.

Le sujet le plus sensible, parce qu'il concerne un patrimoine public exceptionnel que les collectivités franciliennes ont financé pour une très large part, est celui du retour de l'ensemble de ces biens en pleine propriété à la RATP. Le texte, tel qu'il nous est proposé, est d'autant plus inacceptable qu'il constitue un détournement de patrimoine public, tout en apportant une mauvaise réponse aux prescriptions du règlement européen. Ce sujet aurait dû être traité lors de la décentralisation du STIF, les collectivités franciliennes y étaient prêtes, mais le gouvernement de l'époque, dont vous étiez membre, n'a pas eu la volonté de prendre cette question à bras le corps.

Il ne peut être aujourd'hui mis en avant l'urgence de la situation au regard de la date du 3 décembre, alors que le règlement européen date du 3 décembre 2007 et que le STIF, à de nombreuses reprises, a manifesté auprès des services de l'Etat son souhait d'échanger sur ces sujets et que vous connaissiez ma position extrêmement ouverte sur cette question. En effet, en pleine cohérence avec les positions prises par la Région en 2006 sur le décret concernant le patrimoine du STIF, je considère que la question du retour de ces biens dans le patrimoine du syndicat, au prix d'une négociation sur la dette de la RATP, n'est nullement tabou. Cette solution aurait le mérite de clarifier définitivement le paysage patrimonial des transports franciliens ; elle respecte beaucoup mieux l'esprit du règlement européen ; elle nous met en cohérence avec la situation des autres grandes métropoles mondiales. Et j'ajoute qu'elle répond aux objections maintes fois exprimées par la Cour des Comptes qui considère que la RATP n'a pas vocation à revendiquer la propriété d'un patrimoine qu'elle ne finance que très minoritairement.

Le deuxième sujet sensible concerne la position dominante conférée à la RATP en matière de maîtrise d'ouvrage et de choix techniques sur les projets. Il est clair, là encore, que le texte dessaisit le STIF de l'ensemble de ses prérogatives de puissance publique au profit d'un opérateur technique, ce qui est absolument inacceptable par les élus. J'ajoute que ce schéma conduirait inévitablement à un mélange des genres, une confusion des responsabilités, à un renchérissement des coûts, à une perte de maîtrise des délais... alors même que dans le cadre du Plan de mobilisation et du groupe de travail présidé par Gilles Carrez, nous nous efforçons d'agir en sens inverse. L'esprit du règlement européen, qui vise à clarifier les rôles entre puissance publique et opérateurs, ne me paraît pas là encore respecté.

Derrière ces dispositions très critiquables, il semble que le texte que vous présentez réponde à d'autres préoccupations que la seule transcription du règlement OSP. En effet, comment ne pas lire au travers des dispositions concernant le statut de l'entreprise RATP, la question de son patrimoine, c'est-à-dire de ses actifs et donc de sa capacité d'endettement, l'ambition de faire de la régie une entreprise du champ concurrentiel, intervenant notamment sur les marchés internationaux. Pierre Mongin, lui-même, s'est exprimé en ce sens dans la presse, en se félicitant des acquisitions que la RATP envisage aux Etats-Unis et des moyens financiers importants qu'une telle stratégie appelle. Je ne peux pas m'empêcher d'établir un lien entre ces objectifs et la volonté affirmée par le président de la RATP de dégager des bénéfices substantiels et de les mettre à la disposition de sa stratégie de développement.

A l'heure où les pouvoirs publics se mobilisent pour dégager de nouvelles ressources à des niveaux inégalés afin de répondre aux besoins des transports franciliens, alors même que le président de la RATP démarché les collectivités pour qu'elles s'investissent plus encore dans le matériel roulant, l'infrastructure et le service, le détournement des bénéfices de l'entreprise, qui proviennent pourtant du concours direct des collectivités et des usagers franciliens, n'est pas acceptable. L'effort sans précédent que nous avons à réaliser ensemble dans les deux prochaines décennies pour moderniser le transport en Ile de France implique la contribution financière de tous, et, au premier rang, des opérateurs qui se doivent de réinvestir l'ensemble de leurs profits au bénéfice des seuls usagers franciliens. Telle est la position que je défendrai avec Bertrand Delanoë et, j'en suis sûr, une très large majorité des grands élus de cette région.

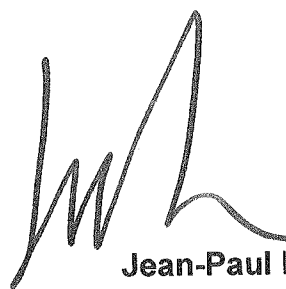
Devant ce que je considère comme une nouvelle atteinte à la décentralisation, j'adresse aujourd'hui même à l'ensemble des administrateurs du STIF la présente lettre et je présenterai à un conseil extraordinaire du syndicat une délibération dénonçant ce projet.

Par ailleurs, j'adresse cette lettre à l'ensemble des parlementaires franciliens pour les mettre en garde sur les dispositions inacceptables qui leur sont soumises et les inciter à déposer les amendements nécessaires pour sauvegarder les droits et les biens des collectivités et l'intérêt des usagers franciliens qui sont gravement remis en cause.

Dans ces conditions, il me semble préférable, bien évidemment, que le gouvernement renonce à ce projet d'amendement à la loi ARAF.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier ministre, l'expression de ma considération distinguée.

Ce qui se passe est grave,  
et constitue une contradiction avec  
l'avenir du Grand Paris et l'esprit  
dans lequel le Président a engagé la  
pays avec les élus de Paris et  
de l'Ile de France. Cet amendement  
subreptic n'est pas digne de relations  
que nous voulons construire avec les  
collectivités locales, et menacer le  
caractère commun du Grand Paris.  
Je vous demande instamment de tenir compte  
de notre détermination.



Jean-Paul HUCHON

Bien à vous.