

OSP, ARAF : DES SIGLES QUI NOUS RÈGLEMENTENT

Le règlement OSP, relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, est un texte européen entré en vigueur le 3 décembre 2009 et applicable immédiatement par les états membres, c'est-à-dire ne nécessitant pas de textes de transposition en droit interne dans les pays concernés.

Trois points importants sont notamment encadrés par ce texte :

- les opérateurs de transport peuvent recevoir des aides de l'Etat ;
- l'autorité organisatrice compétente dispose de la faculté de fournir le service elle-même (régie interne au champs d'action limité géographiquement) ou de faire appel au marché des transporteurs ;
- l'autorité organisatrice, lorsqu'elle fait appel au marché des transporteurs, attribue un contrat de service public à l'issue d'une procédure de mise en concurrence.

En Ile de France, le régime juridique des transports franciliens (1), basé sur un système de droits exclusifs de durée illimitée, est dérogoire par rapport à celui qui caractérise les réseaux de province (2) et fait obstacle à l'application du règlement OSP.

Cette incohérence entre dispositions légales, source d'incertitude sur l'attitude possible de l'autorité organisatrice en Ile de France (STIF) quant au choix des transporteurs, a été corrigée par un amendement (3) en utilisant les possibilités offertes par le règlement OSP.

Cet amendement, improprement appelé loi ARAF, modifie l'ordonnance de 1959 et crée notamment une autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF). Ses principales dispositions concernant la RATP sont :



1) Les grands principes régissant les transports franciliens sont définis par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et le décret n°49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers

(2) Le cadre législatif français définissant les règles de droit commun pour le transport de voyageurs est dominé par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 et la loi SAPIN de 1983.

(3) L'amendement n°119 déposé par le gouvernement à l'occasion de l'examen de la loi sur l'organisation (et la régulation des transports ferroviaires et guidé (ORTF) a été adopté en commission paritaire le 7 novembre 2009 et publié au journal officiel le 8 décembre 2009 après validation du conseil constitutionnel.

- la durée de poursuite d'exploitation pour les contrats existants, soit jusqu'au :
 - ♦ **31 décembre 2024 pour les services de bus ;**
 - ♦ **31 décembre 2029 pour les services de tramway ;**
 - ♦ **31 décembre 2039 pour les services ferroviaires de métro et de RER ;**
- la propriété des biens classés selon 4 catégories :
 - ♦ les biens de retours (matériels roulants) sont propriété du STIF, la RATP en conservant le contrôle pour assurer l'exploitation des services ;
 - ♦ les biens de reprise (autres biens affectés à l'exploitation et qui ne sont pas constitutifs de l'infrastructure) sont apportés en pleine propriété à la RATP mais le STIF dispose d'un droit de reprise qu'il peut exercer dans un délai fixé par décret et moyennant une indemnisation ;
 - ♦ les biens constitutifs de l'infrastructure (voies, appareillages fixes associés, ouvrages d'art, stations et gares, quais, ateliers souterrains, signalisations...) sont transférés en pleine propriété à la RATP ;
 - ♦ les autres biens, affectés à des activités administratives, sociales ou de formation (siège...) sont également transférés en pleine propriété à la RATP ;
- le rôle de gestionnaire d'infrastructure de la RATP, disposant ainsi d'une situation pérenne sur ce point ;
- la compétence de co-maîtrise d'ouvrage.

Le conseil constitutionnel a validé, le 3 décembre 2009, toutes les dispositions de la loi ARAF en précisant notamment que le transfert de bien à titre gratuit était possible entre établissements publics (RATP et STIF) et que **le rôle de gestionnaire d'infrastructures était compatible avec celui d'exploitant.**

La CFE CGC Groupe RATP a toujours considéré que, dans le contexte politico-économique que nous connaissons en France et en Europe, le choix d'être une régie interne au STIF n'aurait pas offert les garanties nécessaires à la pérennité de la RATP. En ayant choisi d'être un opérateur soumis à la concurrence, la RATP aura plusieurs défis importants à relever :

- **rester l'acteur majeur du transport urbain de voyageurs en Ile-de-France et résister à la tentation de reculer sur son territoire historique pour mieux se développer ailleurs ;**
- **défendre un haut niveau social en intégrant notamment toutes les composantes d'un véritable développement durable ;**
- **être attractive, tant vis-à-vis des autorités organisatrices que vis-à-vis de ses voyageurs et de ses salariés.**

En effet, une entreprise de service public reste avant tout une affaire de femmes et d'hommes au service d'autres femmes et d'autres hommes où la solidarité est une valeur essentielle. Une vision trop comptable ou financière des enjeux serait de nature à mettre en cause les fondements mêmes de cette aventure humaine.

**JE SOUTIENS LA CFE CGC RATP
EN ADHERANT
WWW.CFE-CGC-RATP.COM**

**Syndicat C.F.E.-CGC Groupe RATP
21, square Saint Charles 75012 PARIS**

**Téléphone : 01 58 76 80 00
Télécopie : 01 58 76 80 87**

Courriel : contact@cfe-cgc-ratp.com