



LES CONTRATS STIF / TRANSPORTEURS 2008-2011

Pourquoi est-il nécessaire de contractualiser ? Parce qu'il faut faire travailler tous les acteurs du transport public ensemble et en harmonie dans un but commun : assurer dans des conditions décentes les 14 millions de voyages effectués chaque jour par les usagers franciliens, y compris les nombreux touristes. Les rapports entre les intervenants doivent être définis, analysés financièrement et évalués, comme dans n'importe quel contrat commercial.

Les acteurs du transport collectif en Ile-de-France sont en effet multiples :

- L'autorité organisatrice appelée Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), décentralisée depuis 2006, détermine la consistance du réseau et la tarification. Le STIF, composé d'élus franciliens et présidé par Jean-Paul Huchon, représente les utilisateurs des transports franciliens.

- Les opérateurs de transport organisent l'exploitation du service aux voyageurs, gèrent leurs installations, conduisent en fait leur activité comme n'importe quelle entreprise. Il s'agit aujourd'hui de la RATP, des entreprises adhérentes à OPTILE (les exploitants de bus en grande couronne) et de la SNCF banlieue (Transilien). Dans le cadre de la réglementation européenne, de nouveaux opérateurs de transport pourraient apparaître à partir de 2010.

- Il y a enfin RFF, qui possède l'infrastructure ferroviaire (hors RATP) et la met à disposition moyennant péage.

Les spécificités franciliennes

En province, l'organisation des transports publics de personnes est codifiée par la LOTI (Loi d'Organisation des Transports Intérieurs) de 1982. Les autorités organisatrices peuvent soit déléguer à une régie locale les services de transports régionaux ou urbains, soit procéder par appel d'offre et, après rédaction d'un cahier des charges, choisir l'exploitant pour une période donnée. La collectivité publique est le plus souvent propriétaire du matériel et des installations fixes, qu'elle met à disposition de l'exploitant pour la durée du contrat de concession ou de délégation, à charge pour l'entreprise d'entretenir et de renouveler le matériel jusqu'au terme de la concession.

En Ile-de-France, l'histoire des transports urbains (CGO, STCRP, CMP puis RATP en 1948 ; compagnies ferroviaires privées puis SNCF en 1938) aboutit à ce que l'Etat soit aujourd'hui l'unique actionnaire des deux exploitants principaux de transports et qu'il soit propriétaire de la majeure partie des installations et matériels.

Ayant donc affaire à des exploitants incontournables, propriétaires de leur moyens, le STIF ne peut imposer unilatéralement un cahier des charges comme à d'éventuels délégataires ou concessionnaires. Les nouveaux contrats bilatéraux RATP et SNCF furent donc âprement négociés de gré à gré. Validés par un vote unanime du STIF le 14 février, les résultats semblent positifs tant pour l'autorité organisatrice (et les usagers qu'elle représente) que pour les exploitants. D'une part, les entreprises gardent leur capacité de gestion industrielle, d'initiative commerciale et de développement en et hors Ile-de-France, d'autre part, le STIF amplifie très nettement la prise en compte des usagers et de la qualité de leurs déplacements.

Les contrats intègrent aussi les nouvelles règles de financement des transports publics franciliens, mises en conformité avec les exigences européennes, et mettent l'accent sur le renforcement des capacités d'investissement.

Enfin, les usagers, qui sont les premiers concernés, auront voix au chapitre avec la mise en place de comités de lignes.

Nous allons détailler ces trois volets des contrats STIF-SNCF et STIF-RATP.

La nouvelle qualité de service

L'offre de référence est définie par le STIF. La réalisation effective de cette offre de transport (nombre de kilomètres effectués, fréquence en pointe) est mesurée et évaluée. Pour améliorer la qualité de ce service, plusieurs voies ont été suivies :

1. La déglobalisation, terme barbare qui signifie que la mesure des indicateurs de qualité (régularité, km non effectués, retards...) ne s'effectuera plus globalement par sous-réseau, mais se fera au niveau de chacune des 14 lignes de métro, des 7 branches de RER, des 45 axes Transilien et des 71 lignes de bus labellisées "Mobilien". Par exemple, le non-respect d'un objectif de 98% des kilomètres effectués sur une ligne ne pourra plus être compensé par des kilomètres en heure creuse ou sur une autre ligne du même sous-réseau. Les autres lignes de bus sont regroupées en sous-réseaux et se voient attribuer des critères de qualité globaux.

2. Les critères de qualité et les indicateurs afférents à chaque ligne sont chiffrés précisément. A titre d'exemple, 65 indicateurs sont définis pour le service de référence fourni par la RATP et 89 pour la SNCF ! Les exploitants seront intéressés financièrement aux résultats obtenus par un système de bonus-malus pouvant s'élever à 25 (RATP) ou 23 (SNCF) millions d'euros.

Exemples d'objectifs à atteindre :

98% des métros de chacune des 14 lignes devront être à l'heure. Sera aussi vérifié le "service de référence" assuré à l'heure de pointe (nombre de passages). Dans l'ancien contrat, c'est 98% du réseau métro qui devait être globalement à l'heure.

92,5% à 95% des dessertes transiliennes devront afficher moins de 5 minutes de retard. C'est un défi que la SNCF aura bien du mal à relever lorsqu'on sait que le RER D est à 84% aujourd'hui...

94% des escaliers mécaniques ou trottoirs roulants devront fonctionner. Le bonus-malus possible s'élève à 1 M€. Et 90% de ces matériels devront être réparés dans les 48 heures.

91% des stations et 90% des rames RATP devront être "nettes". Des relevés par voyageurs mystères déclencheront d'éventuelles bonifications ou pénalités.

Concernant les écrans d'information (SIEL ou PID), 96% devront être allumés, mais surtout afficher des "informations pour les voyageurs" (!). Nous restons quelque peu sceptiques sur la pertinence des informations fournies...

On pourra y ajouter l'obligation d'informer les voyageurs de tout désheurement dépassant 3 minutes, et de nombreux autres indicateurs relatifs à la disponibilité des appareils de vente, des portillons d'accès, du personnel d'accueil, etc.

Nous regrettons que les critères relatifs aux conditions de confort soient les grands oubliés des contrats. Nombre de places assises/debout dans les rames, niveau de surcharge, température excessive, ne figurent pas encore dans les critères de qualité du transport. Nous sommes conscients que pour y répondre de manière satisfaisante, des investissements importants doivent être engagés. C'est l'objet du point suivant.

Le volet financier des contrats

Un bref rappel : c'est le STIF qui définit en Ile-de-France la tarification. Pour des raisons de service public, de péréquation et d'intérêt écologique, le voyageur ne paie, par son titre de transport, qu'une partie des coûts de production du service, comme dans la plupart des réseaux urbains du monde. Depuis la Décision européenne du 4 décembre 2007, le complément de financement est une charge liée à l'obligation de service public (OSP) et non une subvention.

Les nouveaux contrats avec le STIF ont acté ces contributions au titre de l'OSP, qui s'élèvent en 2008 à 1,77 (RATP) et 1,43 (SNCF) milliard d'euros. Elles s'ajoutent aux recettes directes (versement transport + prix payé par les usagers) pour aboutir à des budgets respectifs de 4 (RATP) et 2,4 (SNCF) milliards d'euros.

Côté investissement, la nouveauté importante des contrats réside dans l'augmentation des sommes allouées par le STIF, en y incluant le renouvellement du matériel roulant de la RATP. Le STIF participait déjà, au côté de l'Etat et des collectivités, à l'achat des "Franciliens" (ex-NAT) et AGC bimode pour la SNCF. Demain, il cofinancera la rénovation des matériels RER et l'acquisition de nouveaux matériels métro.

Les contrats programment 7 milliards d'investissements sur les 4 prochaines années. On y trouve la modernisation de la ligne 13, l'automatisation de la ligne 1, la mise en oeuvre des

schémas d'accessibilité et d'information. Nous aurions aimé y voir figurer de nouveaux matériels pour les lignes RER aujourd'hui surchargées et corrélativement de plus en plus sujettes à des dysfonctionnements quotidiens.

Les comités de ligne

Nouveauté en Ile-de-France, le STIF va progressivement mettre en place des "comités de ligne", à l'instar de ce qui se fait en province. 37 sont prévus dont 21 sur les axes Transilien et 16 pour les lignes RATP (métro et RER). Leur rôle sera de faire remonter les difficultés quotidiennes des usagers, d'obtenir des explications de la part des entités responsables, bref d'être une instance de dialogue tripartite : STIF, qui préside et anime les réunions, exploitants et usagers. Les plans d'action, schémas directeurs, évolutions ou refontes de service... y seront présentés et soumis aux questions/réponses des intervenants.

Bien entendu, nous sommes très favorables à la création de ces nouvelles instances de dialogue. Une charte de fonctionnement a été actée et figure en annexe des deux contrats SNCF et RATP. Pour la qualité des échanges, l'AUT, consultée, a souhaité que les réunions des comités soient formalisées : convocation, horaires, compte rendu (accessible sur le site du STIF www.stif-idf.fr), suivi des actions..., car la disponibilité de bénévoles associatifs qualifiés n'est pas sans limite ! Les lecteurs d'AUT Infos intéressés par le processus et connaissant le sujet sont donc invités à prendre contact avec l'AUT.

Conclusion

Une impression positive se dégage de ces deux nouveaux contrats. Ils incitent à une exigence accrue de qualité, qui sera évaluée. Nous les jugerons donc à l'aune de leurs résultats. Bien entendu, nous reviendrons sur le sujet, notamment pour aborder le "service garanti" et la mise en route des comités de ligne.

mars 2008