

Un dossier RAGEAP

Transports en Région Parisienne :

Pourquoi compliquer les choses simples ?

Ce dossier est réalisé par le groupe des « Radicaux de Gauche et Elus Apparentés » (RAGEAP) du Conseil Régional Ile-de-France (9 élus). Les opinions qui y sont exprimées n'engagent ni l'exécutif Régional, ni les services du Conseil Régional Ile-de-France. Merci d'indiquer la référence de notre site internet en cas de reproduction et citation. Merci également de nous apporter vos commentaires et contributions pour enrichir ce document.

Sommaire

- **Introduction**
- **Qui décide dans le système : Etat, Région, SNCF, RATP, le STIF ?**
- **Qui paye quoi et comment ?**
- **Quels sont les projets en route et à quelle échéance ?**
- **A quoi sont dus les problèmes et la persistance de certains points noirs ?**
- **Fait-on le nécessaire pour que les points noirs disparaissent ?**
- **Peut-on faire mieux en faisant moins payer l'utilisateur ou le contribuable ?**
- **Comment juger les grands projets et qui croire ? Sont-ils vraiment concurrents ?**
- **Fiche - Le STIF : une institution propre à la Région Ile-de-France**
- **Fiche - Le Plan de Mobilisation pour les transports Publics**

Introduction

Depuis des mois, les questions de transports mobilisent – c'est le cas de le dire - les médias et le monde politique. L'approche des élections régionales de 2010 exacerbe les débats et pour l'utilisateur, satisfait ou non, il n'est pas facile d'y voir clair et d'avoir des réponses à quelques questions simples.

En matière de transports publics, les investissements sont extrêmement lourds et les procédures sont complexes car elles mettent en jeu l'urbanisme, la sécurité des voyageurs et la coordination de nombreux transporteurs et autorités diverses. Le statut des entreprises et des personnels joue également un rôle important : n'oublions pas à cet égard que le statut public est un facteur important dans la sécurité des usagers, tout comme il peut l'être dans le transport aérien ou la production d'énergie.

Le temps joue donc un rôle essentiel et l'on est nécessairement sur des horizons à plusieurs années et même plusieurs dizaines d'années, chaque fois qu'il faut changer quelque chose alors qu'il y a parfois urgence sur certaines situations.

Pour compliquer encore les affaires, la propagande se donne libre cours et les effets d'annonce finissent par obscurcir le débat.

Essayons de remettre les choses au clair, ce qui permettra peut-être au lecteur de se faire une opinion fondée et une base solide à son jugement de citoyen et de contribuable.



Qui décide dans le système : Etat, Région, SNCF, RATP, le STIF ?

La loi dispose que **les transports relèvent, en principe, de la compétence des collectivités territoriales et en particulier des Régions**. C'est ainsi qu'en province, des autorités d'organisation locales des transports (AOT), généralement des communautés urbaines, organisent les transports collectifs en régie (exploitation directe) ou en collaboration avec des transporteurs privés (délégation de service public ou lignes privées).

- **En Région Ile-de-France, c'est l'ETAT qui a en fait décidé de la politique des transports jusqu'en mars 2006** car il était majoritaire au conseil d'administration du STIF (voir ci-après). Il est aussi actionnaire de la SNCF et très influent dans la politique de ce transporteur, qui bien sûr a d'autres activités que le transport en Ile-de-France.

Pourquoi ? Probablement parce que, mû de plus en plus par des préoccupations de court terme et par une idéologie qui veut lui faire copier le mode décisionnel privé dans le secteur public, il a abandonné son rôle dans la gouvernance des intérêts à long terme de la population et manqué de donner les instructions pertinentes à ses représentants – les hauts fonctionnaires – dans les instances décisionnelles des organismes concernés (STIF, RATP, SNCF).

- La ***Région Ile-de-France** est, **depuis 3 ans seulement**, le décideur principal en matière de transports publics

Ses compétences, fixées par les lois de décentralisation, prévoient notamment

1. La définition des **conditions générales d'exploitation**, la création des titres de transports et la fixation des **tarifs** ;
2. La **définition de l'offre de transports** et le **niveau de qualité** de services dans le cadre de contrats signés avec les entreprises ;
3. La **coordination de la modernisation du système de transports publics à travers la définition des grands investissements (CPER) et leurs modalités de réalisation**

Ainsi **elle a pu mettre en place, depuis un an, son plan de mobilisation pour les transports publics** qui concerne de nombreux chantiers de modernisation, rénovation et création de lignes sur toute l'Ile-de-France.

Cependant **elle n'est pas actionnaire des entreprises et doit tenir compte de la volonté – et parfois de la mauvaise volonté – des dirigeants de l'Etat, par exemple s'ils tardent à apporter leur contribution financière.**

C'est notamment le cas dans le nouveau CPER 2007-2013 où l'Etat accuse un retard de paiement sur les projets transports, ce qui explique la volonté de la Région de se doter d'un plan de mobilisation transports beaucoup plus ambitieux, aux côtés cette fois des départements uniquement.

- **Le  STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France)**

En Région Parisienne, compte tenu des spécificités du territoire (tissu urbain très dense et étendu, très nombreuses communes de tailles très diverses, présence simultanée de la RATP, de la SNCF et d'autres transporteurs) **un décret signé en 1949 a institué une collaboration organique de tous les partenaires au sein du STP, devenu le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).**

Le STIF, qui reste le point de passage obligé de l'action en matière de transports dans notre région, n'est pas une structure politique.

C'est une **structure technique**, transparente politiquement et qui ne communique pas sur le fond en direction des usagers.

Le STIF est, en gros, le chef d'orchestre du système mais **il ne peut que négocier avec les Entreprises** (SNCF, RATP, Transporteurs), entre autres au travers de la labellisation des lignes subventionnées et de la fixation des tarifs. **Depuis trois ans, c'est ainsi la politique volontariste de la Région qui s'est affirmée. Mais dans un secteur aux investissements très "lourds", le changement ne se fait sentir que progressivement.**

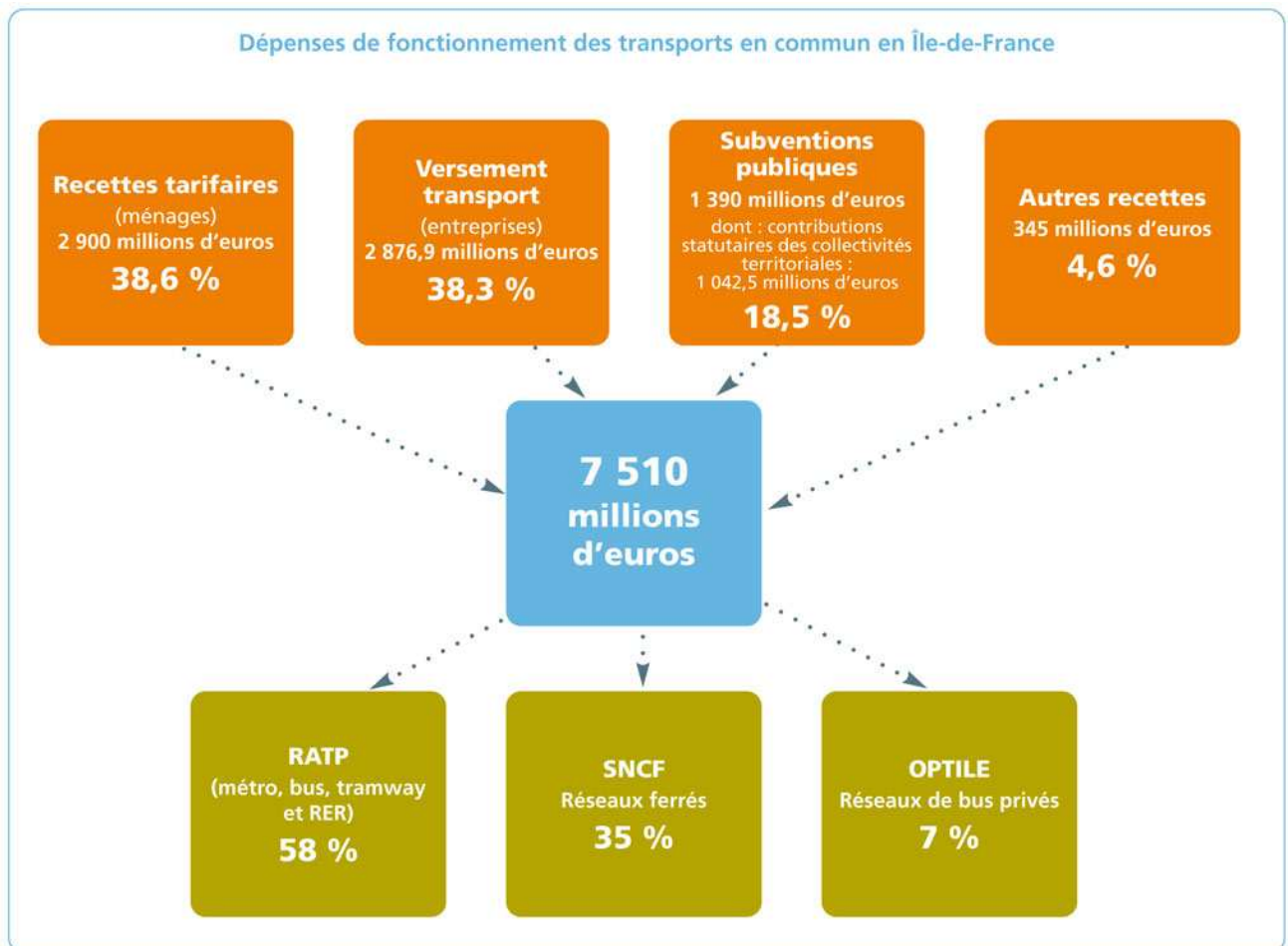
- Les **Entreprises** (SNCF, RATP, transporteurs privés) apportent **leur savoir-faire, leur organisation, leur personnel** mais elles ont leur propre politique, par exemple en matière de personnel et arbitrent librement leurs moyens techniques et financiers en fonction de priorités qui ne sont pas nécessairement celles de la Région.
- Les **Départements** (dont **Paris** qui est une ville/département au statut particulier), les **communautés d'agglomérations ou de communes** peuvent également jouer un rôle en finançant (par exemple pour des lignes d'intérêt local) ou cofinçant des lignes. Représentés au Conseil d'Administration du STIF, les départements contribuent chaque année au financement du budget du STIF à hauteur de 12 %.



Qui paye quoi et comment ?

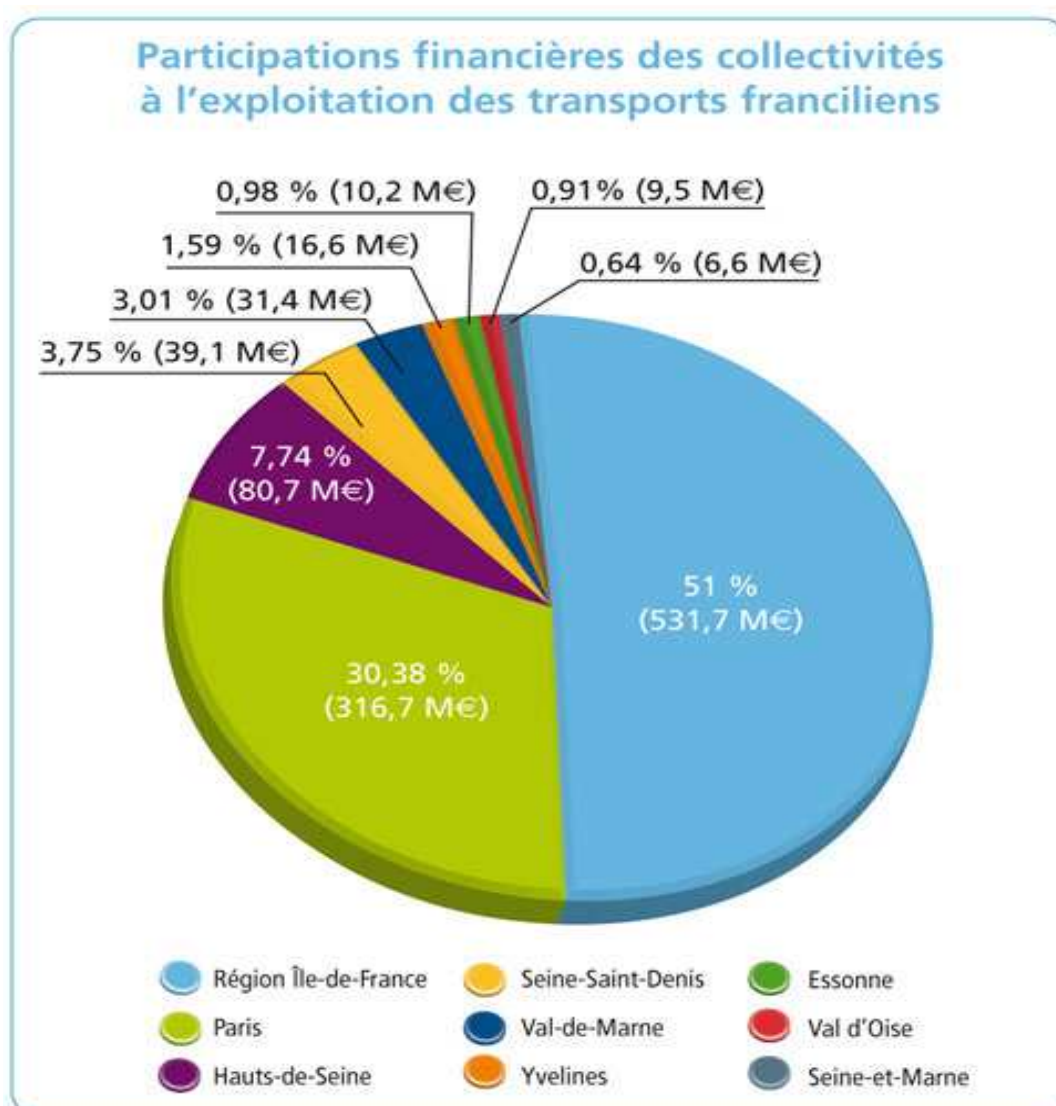
Pour faire simple, disons que le financement du transport en Région Parisienne, c'est la célèbre recette du « pâté d'alouette et de cheval » (égalité des proportions entre un cheval et une alouette...). La Région apporte le cheval : **elle investit en tout près de 625 millions d'euros chaque année contre 128 millions pour l'Etat**. Le problème majeur étant que l'Etat n'a pas fourni à la Région le total des compensations dues au titre de la décentralisation, laissant ainsi un manque financier de près de 200 millions d'euros.

- Le fonctionnement du système :



- **Les recettes**

- **Les recettes tarifaires** : Il s'agit du produit des recettes des titres de transports en communs payés par les usagers des transports.
- **Le Versement Transport** : Il s'agit de la taxe payée par les entreprises ou organismes publiques ou privés de plus de 9 salariés en Ile-de-France.
- **Les subventions publiques** : La Région pour 51 %, les départements pour 49 %.
- **Les autres recettes** : Il s'agit principalement de la participation de la Région au titre de la carte **Imagin'R** et de la **tarification sociale** (Réduction du prix du ticket – de l'abonnement pour les personnes les plus défavorisées).



- **Les investissements**

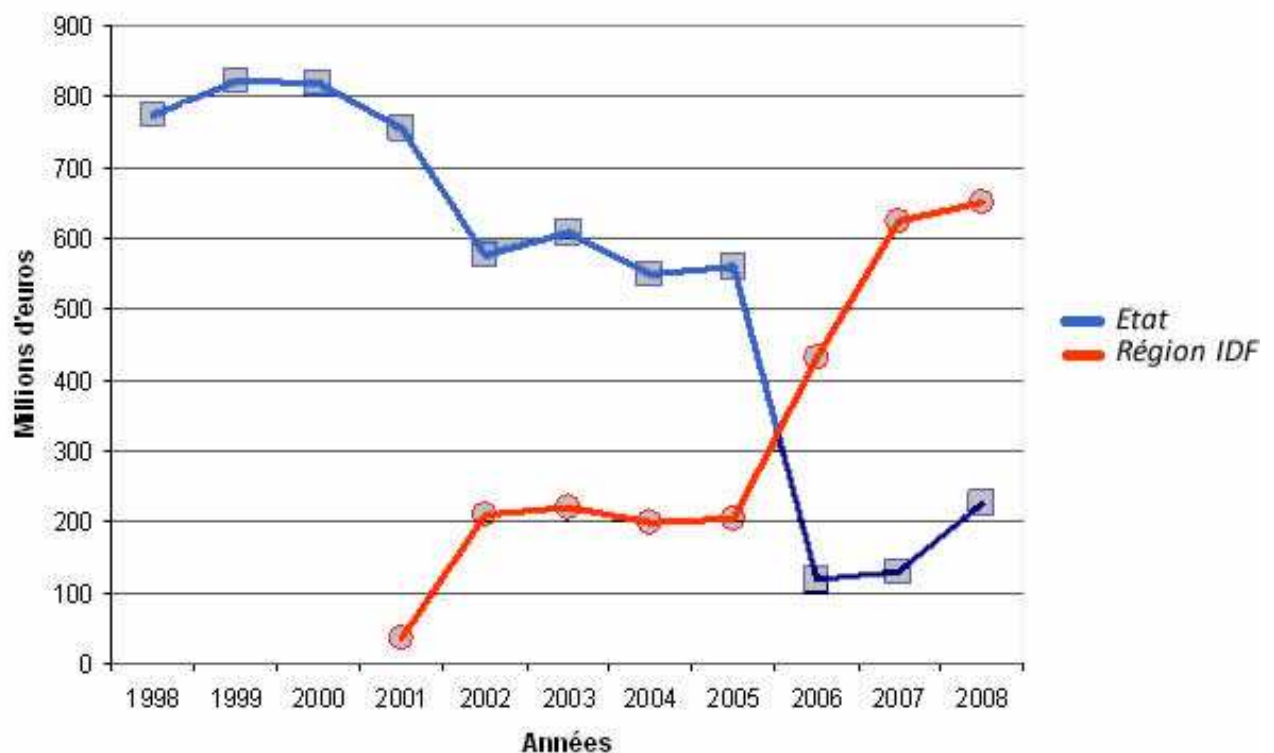
Les transports sont d'ailleurs le premier secteur d'intervention de la Région (en gros, un tiers de son budget). **Quand on dit " le STIF, la SNCF ou la RATP en région parisienne, investissent", c'est en fait la Région qui, pour l'essentiel, investit !** A ce titre, elle a d'ailleurs doublé son budget en faveur des transports entre 2006 et 2007

L'Etat (ou plutôt le gouvernement) communique beaucoup mais ne veut rien payer. Quelques exemples en témoignent :

Les CPER (Contrats de Projet Etat-Région): En ce qui concerne les transports, la part régionale de financement dans le CPER 2007-2013 est en nette progression par rapport à celui de 2000-2006. Aussi, l'Etat n'assurant plus que 30% du financement de ce CPER 2007-2013, c'est donc essentiellement grâce à la Région que la part de financement relative aux transports a pu être maintenue au niveau de celle du CPER 2000-2006. (2 milliards d'euros pour la Région contre 875 millions pour l'Etat).

De même, l'Etat (contrairement à la Région), n'a pas souhaité apporter de financement au « Plan Impact » signé en juillet 2008 pour 4 ans entre la SNCF, le RFF et le STIF et qui prévoit pourtant une rénovation ambitieuse des gares et trains de banlieue ainsi que le renforcement de l'information des passagers.

Evolution Contribution au STIF de l'Etat et de la Région Ile-de-France



On le voit bien sur ce graphique, la part d'investissement de la Région tend depuis 2006 à augmenter fortement et rapidement tandis que celle de l'Etat n'a fait que décroître.



Quels sont les projets en route et à quelle échéance ?

- **La Région a largement participé à la réalisation de multiples projets :**
 - Mise en service de lignes de tram et prolongement de lignes de métro
 - Extension de l'offre horaire
 - Création du service Noctilien (bus de nuit)
 - Suppression des zones 7 et 8
 - Gratuité des transports publics sur toute l'Île-de-France pour les allocataires du RMI grâce au financement de la Région Île-de-France.
 - Création de pôles multimodaux exemplaires comme à Evry
 - Substitution progressive des rames "Francilien", beaucoup plus modernes et plus conviviales, aux anciens "petits gris"
- **Quelques exemples chiffrés :**
 - 242 M€** pour la rénovation de 170 trains de la SNCF dans le contrat de plan
 - 80 M€** pour l'achat de 14 trains SNCF
 - 70 M€** pour permettre à la RATP d'accélérer le remplacement des 322 derniers bus polluants par des bus "propres"
 - 5 M€** pour la dépollution de 2000 bus RATP
 - 150 M€** entre 2005 et 2006 pour améliorer l'accessibilité des réseaux
 - Etc...
- **CPER 2007-2013 :** Ce sont des contrats passés entre l'Etat et la Région et qui ont pour but un cofinancement de projets importants sur 6 ans. Une partie relève des transports en communs.
- **Le Plan de mobilisation de la Région Ile-de-France**

Ce plan est donc destiné à accélérer la mise en œuvre de plusieurs projets contenus dans le CPER 2007-2013, en apportant **un complément de financement immédiat et à long terme afin d'avancer la date de lancement des travaux prévus.**

La Région entend **ainsi agir sur des situations d'urgence** comme par exemple le désencombrement de la ligne 13, la modernisation du RER A, sur des projets en cours comme les différents prolongements des tramways 1, 2 et 3 et enfin agir au-delà de 2013 avec deux projets d'envergure que sont Arc express (rocade ceinturant Paris qui permettrait des liaisons banlieue à banlieue) et le prolongement d'Eole (RER E).

Le plan Impact : L'amélioration de la qualité de services de transports fait partie des compétences du STIF qui à travers ce contrat avec la SNCF et le RFF a pris plusieurs engagements :

- Renouveler l'ensemble du matériel roulant d'ici 2016
- Améliorer l'information voyageurs dans les trains, les gares
- Améliorer la régularité des trains
- Moderniser les gares



A quoi sont dus les problèmes et la persistance de certains points noirs ?

- L'Etat, en poussant **la SNCF à privilégier les lignes "rentables"**, telles que les lignes TGV, sous prétexte de "rentabilisation" de l'entreprise, est indirectement responsable du manque d'investissements en Ile-de-France. Depuis des années, il a laissé s'accumuler un déficit d'investissement par la SNCF **que la Région, à travers la place majoritaire qu'elle occupe au STIF, entend combler au plus vite.**
- Une gestion au fil de l'eau des infrastructures et du parc par le Gouvernement et les entreprises de transports durant 20 ans.



Fait-on le nécessaire pour que les points noirs disparaissent ?

- **Le Plan Mobilisation pour les Transports de la Région** voté en juin 2008 par le Conseil régional, d'un montant de **18 milliards d'euros** visait déjà à accélérer plusieurs des projets contenus dans le CPER 2007-2013 et à en financer de nouveaux. Aujourd'hui, la Région se voit dans **l'obligation de lancer ce plan sans l'aide financière promise par l'Etat** et ce, dans le but d'améliorer au plus vite les conditions de transport des Franciliens.
- **Le plan Impact** : Programme d'investissement de 627 millions d'euros qui vient renforcer le contrat pour l'amélioration de la qualité de services offerte aux voyageurs, passé entre le STIF, RFF et la SNCF pour la période 2008-2011. **Là encore, la Région participe.**



Peut-on faire mieux en faisant moins payer l'utilisateur ou le contribuable ?

Oui, plusieurs solutions sont envisageables :

- Augmenter la part "Versement Transport" pour les entreprises qui n'y sont pas encore assujetties mais bénéficient de la desserte de transports en communs là où elles sont implantées.
- La taxation des plus values immobilières opérées là où de nouveaux transports en commun sont mis en place
- Faire que l'Etat se mobilise réellement en augmentant ses parts de financement dans les différentes opérations menées par le STIF et la Région, notamment à travers le volet transports des contrats de projets Etat/Région...



Comment juger les grands projets et qui croire ? Sont-ils vraiment concurrents ?

Le gouvernement, la Région Ile-de-France : deux visions...et deux discours !

Le grand projet transports de la Région est son "**Plan de mobilisation**", dont l'innovation majeure reste la création de la rocade autour de Paris "**Arc express**", qui permettrait de créer des liaisons banlieues à banlieues.

A ce projet, le gouvernement oppose l'idée d'un plan de transports qui vise, lui, à lier uniquement des pôles économiques de compétitivité (Saclay- Aéroports- La Défense).

Or, de fait, ni la Région - le plus gros financeur des transports - ni la Ville de Paris - le plus gros contributeur au Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) - n'ont été saisies par le secrétaire d'Etat à la Région capitale pour élaborer ce plan.

Il ne correspond à pratiquement aucun des projets destinés à remettre à niveau le réseau ultra-fatigué de l'Ile-de-France. Il n'intègre ni la rocade de métro automatique Arc Express, imaginée à l'origine par la RATP, et dont les études sont en cours au Stif, cofinancées par l'Etat; ni les projets de rocade ferrée de moyenne couronne, pensés par la SNCF, et dont deux tangentiels, nord et ouest, sont déjà lancés.

En effet, derrière les projets du Gouvernement, l'approche privilégiée n'est pas d'offrir une offre de transports adaptée aux Franciliens, mais de relier uniquement des pôles d'excellence économique dont le choix est en outre discutable. Si relier les aéroports Charles de Gaulle et Roissy par une voie rapide peut être utile, s'agit-il véritablement de la priorité des Franciliens? Est-ce cela un aménagement du territoire pragmatique et fondé sur la réalité des mouvements domicile/travail en Ile-de- France?

De plus, les partenariats public-privé envisagés pour mettre en œuvre ce plan gouvernemental, ne peuvent constituer une solution efficiente. Parce que tout d'abord, le **coût final de l'opération serait plus grand pour la Région** : aux marges des intermédiaires s'ajoutent **un coût du crédit supérieur pour les prestataires qu'il ne l'est pour la Région**. Elle offre en effet une surface financière bien supérieure à celle des groupes qui se proposeraient de lui apporter un financement.

En effet, surtout dans la période actuelle

- La Région Ile de France, très peu endettée et qui n'a guère entamé son potentiel fiscal (quelque 60 € par an et par foyer), a une "surface financière" considérable.
- Contrairement à l'Etat, qui le fait depuis des années, elle n'utilise pas le crédit pour financer ses dépenses courantes
- Elle a une cotation internationale de premier rang (AAA), au moins aussi bonne que celle de l'Etat, surtout dans la situation actuelle (refinancement des banques, tendance du gouvernement à vouloir reprendre à sa charge de

nouveaux financements ("suppression de la TVA") aux collectivités territoriales comme s'il n'en avait pas assez à sa charge

- Les grands groupes tels que Bouygues, Lagardère etc. n'offrent pas toujours une visibilité suffisante pour les prêteurs pour des concours à long terme nécessaires aux infrastructures de transports

Cet ensemble de raisons, chacun le comprendra, fait qu'il est contraire à toute logique financière, dans ce cas précis, de vouloir utiliser les PPP pour financer des projets régionaux :

- C'est pour l'essentiel **la Région qui paie et c'est donc à elle de choisir son mode de financement**. Compte tenu du contexte récent, entre autres son incapacité évidente à contrôler le secteur bancaire qui a un rôle économique majeur, l'Etat est aujourd'hui très mal placé pour se présenter en conseiller financier de la Région.
- L'utilisation des PPP conduit à transformer des groupes industriels et de services en pourvoyeurs d'argent ce qui n'est pas leur métier, en d'autres termes à percevoir une marge supplémentaire dissimulée dans le chiffre d'affaires
- Et surtout, **le destinataire final de la prestation est en état de lever beaucoup plus d'argent**, moins cher et plus long que les intermédiaires qui se proposeraient de le faire pour lui

Au total, l'évocation incessante des "PPP" à propos des "grands projets" à financer principalement par d'autres que l'Etat (tout comme la soi-disant logique de rentabilité à propos des hôpitaux publics) finit par être suspecte. On peut en effet légitimement **s'interroger sur les motivations de ceux qui veulent à tout prix trouver des débouchés qu'ils soient en chiffre d'affaires (études, travaux) ou en marges financières (dans le cas des PPP) pour certains grands groupes privés**. Enfin, ce type de contrat engendrerait, ici, une moindre responsabilité politique en cas de difficultés et de mécontentements.

Le STIF : une institution propre à la Région Ile-de-France

- Pourquoi le STIF ?

Le STIF (Syndicat des Transports Ile-de-France), a été instauré en 2000 afin de remplacer le STP (Service des Transports Parisiens).

Depuis 2004, la compétence en matière de transports, selon la loi, appartient totalement aux collectivités locales. **A ce titre, c'est la Région Ile-de-France qui dirige désormais le STIF, aux côtés des départements qui la composent.**

Il a pour mission de coordonner toutes les actions concernant les transports en communs en Ile-de-France. Il est donc chargé **d'organiser et de développer** les transports et de **coordonner et financer l'activité des entreprises de transport** (SNCF, RATP, OPTIL...).

Le STIF a également un rôle d'animateur des CPER (Contrats de Projet Etat-Région) 2007-2013 dans le domaine des transports collectifs.

Dans la perspective de la révision du SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France) piloté par la Région, le STIF anime des réflexions stratégiques sur les orientations des transports collectifs pour les 30 prochaines années.

Par ailleurs, le STIF agit également grâce aux Contrats passés avec la SNCF, la RATP et le RFF.

- Intérêts et limites du système

Le STIF exerce sur les réseaux de transport collectifs d'Ile-de-France la responsabilité de **coordination, de planification, de financement et de prévision**. Or ce mode d'organisation constitue un **atout** en termes de **cohérence et d'intégration, notamment tarifaire**.

Cela étant, lorsqu'il s'agit d'élaborer et de coordonner des **projets transversaux et globaux** touchant à la mobilité des personnes et des biens, cette organisation n'est pas toujours à même d'apporter des réponses opérationnelles adaptées à la diversité des territoires : Elle repose sur une **logique régionale** alors que se constituent et se développent, à des échelles territoriales plus fines, **des bassins de vie et de mobilité** ayant des besoins spécifiques. **D'où la pertinence des autorités d'organisation des transports au niveau de la communauté d'agglomération par exemple.**

Par ailleurs, il est un autre problème auquel la Région est confrontée, à savoir **l'impossibilité de se servir du STIF comme d'un outil de mise en œuvre directe de sa politique des transports**, contrairement à ce que dit la loi.

Le Plan de Mobilisation pour les transports Publics

Le Plan Mobilisation pour les Transports de la Région voté en juin 2008 par le Conseil régional, d'un montant de 18 milliards d'euros vise à accélérer plusieurs des projets contenus dans le CPER 2007-2013 et à en financer de nouveaux.

Aujourd'hui, la Région se voit dans l'obligation de lancer ce plan sans l'aide financière promise par l'Etat et ce, dans le but d'améliorer au plus vite les conditions de transport des Franciliens.

Ce plan se décline en trois temps :

1. Les urgences :

- ✓ **Remplacement des matériels roulants du RER A**
- ✓ **Désengorgement de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14**
- ✓ **Réaménagement des infrastructures RER B et D**
- ✓ **Amélioration de l'accessibilité**

2. L'accélération des projets en cours :

- ✓ **7 nouveaux tramways**
 - Tram-Train de Massy à Evry,
 - Villejuif-Athis-Mons
 - Chatillon-Vélizy-Viroflay
 - prolongement du T1, T2, T3,
 - Tram Y
 - Seine-Saint-Denis – Garges- Sarcelles
- ✓ **Accélération des travaux de création des tangentiels nord et ouest**

3. Les projets à long terme :

- ✓ **Métro circulaire « Arc Express » de 60 km estimé entre 6 et 10 milliards d'euros**
- ✓ **prolongement du RER E**