

STIF-SNCF Contrat 2016-2019 sur les rails

10 novembre 2015 | par Florence Guernalec



Guillaume Pepy, Sophie Mougard et Jean-Paul Huchon lors de la signature du contrat STIF-SNCF le 10 novembre 2015. © Sébastien Godefroy

Le contrat entre le Stif et la SNCF pour la période 2016-2019 a été signé le 10 novembre 2015. Le président de la région Île-de-France, Jean-Paul Huchon, a souligné l'importance des efforts d'investissement consentis et les progrès réalisés depuis que la Région a pris en main les transports.

Du contrat à sa concrétisation sur le terrain à la rencontre des personnels de la SNCF. Pour fêter la signature du contrat Stif-SNCF pour la période 2016-2019, le président de la région Île-de-France Jean-Paul Huchon, la directrice générale du Stif Sophie Mougard, le président de la SNCF Guillaume Pepy et le directeur de SNCF Transilien Alain Krakovitch se sont rendus, le 10 novembre 2015, Gare du Nord, la plus importante d'Europe.

Une feuille de route stable et adaptable

"Tout est en place pour la suite", s'est félicité Jean Paul Huchon lors du point presse. L'élu, qui ne brigue pas un nouveau mandat, a estimé que le contrat Stif-SNCF signé permettra une continuité de service quel que soit son successeur. "C'est important pour les agents comme pour l'entreprise d'avoir une feuille de route stable", a-t-il estimé même s'il a expliqué qu'il existait une clause de revoyure qui permettra à son successeur de faire évoluer les contrats passés avec la SNCF (et la RATP).

3,8 milliards sur l'investissement

Le Stif va, ainsi, verser 9 milliards d'euros à la SNCF au cours des quatre prochaines années. L'effort d'investissement sera amplifié : 3,8 milliards d'euros financés par le Stif, la Région, l'État, les collectivités locales et la SNCF (1,2 milliard), seront consacrés sur la période à la modernisation et au renouvellement du matériel roulant et des gares. "Cela représente 40 rames nouvelles par an", a précisé Jean-Paul Huchon.

Priorité à la ponctualité

Surtout, le nouveau contrat, qualifié "d'exigeant" par le président de la Région, met l'accent sur la qualité de service, et notamment la ponctualité. Le système de bonus/malus sera affiné afin de mieux prendre en compte les modifications de dessertes, de distinguer les heures de pointes des heures creuses, et de mieux prendre en compte la notion de "branche" pour calculer la ponctualité au plus près du vécu des voyageurs.

Parallèlement, des efforts seront également réalisés sur l'information voyageurs en temps réel qui sera déployée sur tous les quais et dans toutes les gares. "Quand il y a une perturbation, le plus agaçant, c'est de ne pas avoir d'informations", a souligné Jean-Paul Huchon.

Le contrat signé prévoit également un renforcement de la présence humaine dans les gares - 240 agents en gare et de la Suge, et 50 médiateurs. Cela permettra notamment d'avoir du personnel présent jusqu'au dernier train dans les grandes gares (85% des voyageurs).

"Une différence foudroyante"

Une 4e génération de contrats désormais lancée, et l'heure des bilans pour celui qui préside la région Île-de-France depuis 1998. "Une différence foudroyante", selon lui, avec la situation actuelle : la région investissait alors 1,6 milliard d'euros par an, essentiellement pour les routes et la rénovation patrimoniale, contre plus 5 milliards cette année dont 45% consacrés à la Seine-Saint-Denis. Le Stif investissait dans le matériel roulant à hauteur de 100 millions d'euros par an contre plus d'un milliard cette année. "Désormais, il faut travailler sur la grande couronne", a-t-il ajouté.

Le réseau à la traîne

Jean-Paul Huchon n'a pas caché que si la qualité du matériel a beaucoup progressé, le réseau demeure "la question la plus difficile" : "malgré les milliards déversés pour les transports, il y a toujours le syndrome de la caténaire qui claque et qui suffit à mettre un voile sur l'ensemble du système de transport", a déploré l' élu. Jean-Paul Huchon a néanmoins loué "la relation adulte et amicale" entretenue avec la SNCF et "le climat partenarial permanent" : "Il est évident qu'ils le font mieux que nous ne pourrions le faire en régie directe !".

Une solution pour le financement d'Eole ?

Il s'est aussi félicité que le Stif ait accompagné le virage pris par la SNCF pour investir dans les transports du quotidien, et que le Syndicat ait, parallèlement, construit le Grand Paris Express de façon consensuelle. Jean-Paul Huchon ne remet pas en cause les nouvelles lignes de métro prévues, même si le Commissariat général à l'investissement (CGI) a émis récemment un avis défavorable sur une partie importante de la ligne 18.

Il a insisté sur l'importance de trouver un financement pour Eole. Le prolongement du RER E, est, à ses yeux essentiel pour désengorger le RER A. Il a annoncé que le comité interministériel prévu en janvier ou février 2016 devrait permettre, selon lui, de trouver une solution.

Florence Guernalec