

Retards : RATP et SNCF passent à la caisse

Les deux entreprises ont des objectifs à respecter. Si elles font défaut, les amendes tombent. Des pénalités qui se chiffrent en millions d'euros mais qui n'ont que peu d'effet sur le quotidien des usagers.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

La discussion pourrait être un brin tendue. Aujourd'hui, Valérie Pécresse, présidente (LR) de la région et du Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France), auditionne les patrons de la SNCF et de la RATP, respectivement Guillaume Pépy et Elisabeth Borne. Et elle semble décidée à leur faire quelques reproches. Ce grand oral doit en effet permettre de dresser le bilan des contrats 2012-2015 passés entre l'autorité organisatrice des transports et les deux entreprises.

Un bilan que nous avons pu consulter. Et qui fait apparaître une donnée : depuis 2012, les pénalités réclamées pour les suppressions de trains ou pour les retards n'ont pratiquement pas cessé d'augmenter, pour atteindre 28 M€ en 2015. C'est un point souvent méconnu des contrats passés entre le Stif, la SNCF et la RATP : si les objectifs de ponctualité et de qualité de service ne sont pas atteints, il faut passer à la caisse.

■ SOUCI PRINCIPAL : LES TRAINS QUI NE ROULENT PAS

Dans le jargon du Stif, on parle de « réfaction de charge ». Il s'agit de l'offre qui n'a pas pu être satisfaite, autrement dit, les trains ou les bus qui n'ont pas roulé ou ont été supprimés. C'est ce qui coûte le plus cher : en 2015, cela a représenté 11 M€ de malus pour la SNCF comme pour la RATP. Une somme en hausse régulière à cause de la saturation du réseau, des grèves, ou parfois même de... l'absence de conducteur ! Le recrutement de conducteurs sur les bus devrait faire baisser ces pénalités à 8 M€ en 2016, espère la RATP.

■ UN POINT NOIR : LE RER A

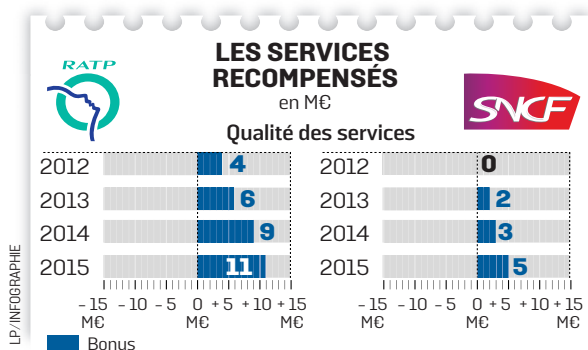
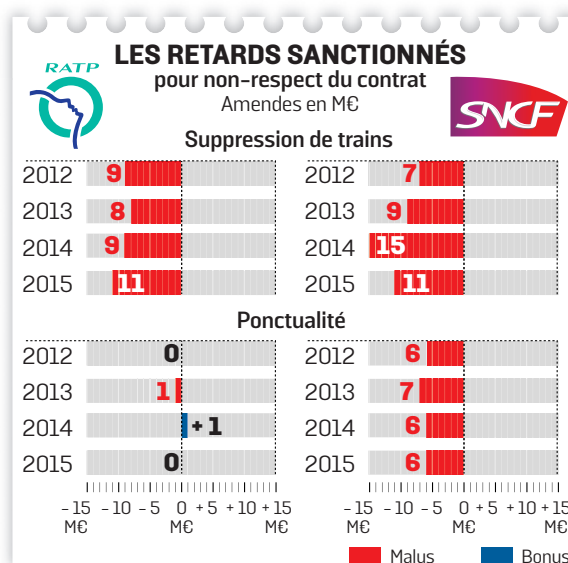
A elle seule, la ligne la plus fréquentée d'Europe aura coûté 7,3 M€ de

pénalités en 2015. C'est plus du quart des 28 M€ de malus infligés par le Stif l'année dernière. Les taux de ponctualité continuent de baisser : seuls 84,5 % des trains étaient à l'heure en 2015, soit 1,1 point de moins qu'en 2012 et près de 10 points de moins que l'objectif fixé par le contrat ! La RATP reconnaît souffrir du nombre élevé de colis suspects qui a été multiplié par 4 en deux ans. La régularité des métros et des réseaux de surfaces (bus et tramways)

est jugée plus satisfaisante et n'a pas donné lieu à des malus. Le métro a même généré un bonus de 2,83 M€ en 2015, ainsi que le bus et le tram.

■ UNE EFFICACITÉ DISCUTABLE

Si les malus augmentent depuis plusieurs années, la ponctualité tarde à s'améliorer sur les RER A et C notamment. De quoi s'interroger sur l'efficacité du dispositif. « Les malus sont provisionnés dès le début du contrat par les opérateurs », expli-



28 M€, c'est le montant des pénalités perçues l'année dernière par le Stif de la part de la RATP et de la SNCF à cause des retards et des trains supprimés.

« Situation inacceptable » sur le RER C selon Valérie Pécresse

Sans attendre de le dire en direct aujourd'hui à Guillaume Pépy, Valérie Pécresse, présidente (LR) de la région s'est fendue d'une lettre au PDG de la SNCF. Avec un seul objet : le RER C.

Au-delà des piètres performances en termes de ponctualité (89,4 % en 2015, en baisse de 1,4 % sur 3 ans, bien loin de l'objectif de 93 %), soit un malus de 1,48 M€ (+ 3 M€ de trains supprimés), le RER C souffre en ce moment de travaux lourds qui handicapent sa régularité.

En cause notamment, un nouveau chantier qui entraîne un plan de transport modifié jusqu'à fin novembre, « et ce, après à peine quelques semaines de préavis », accuse Valérie Pécresse.

La présidente du Stif (syndicat des transports en Ile-de-France) exige donc un plan de travaux prévu 3 ans à l'avance, l'organisation d'un comité de ligne, la mise en place d'une application dédiée au RER C et la préparation d'une refonte horaire totale à l'horizon 2020. J.-G.B.

que un administrateur du Stif. C'est-à-dire, budgétés avant même que les retards aient eu lieu. Les amendes, même si elles atteignent plusieurs millions d'euros, ne sont qu'une goutte d'eau comparées aux plus de 4 Md € annuels de contribution versés par le Stif aux transporteurs (2,17 Md € à la RATP, 1,97 Md € à la SNCF en 2015).

Enfin, le poids des malus est compensé par les bonus qui, eux, sont gagnés pour la qualité de service (in-

formations voyageur, ambiance, accessibilité et vente). « Ils sont parfois un peu trop faciles à obtenir, estime Marc Péliissier, président de l'association des usagers des transports FNAUT Ile-de-France. Dans l'ensemble, je ne suis pas certain que ce dispositif de bonus/malus soit suffisamment incitatif ».

CONTACTEZ-NOUS

Une question, une info, une remarque ?
Notre adresse : transports@leparisien.fr