

## Navigo à tarif unique : sous l'annonce, des calculs bien cachés...

Comme prévu, le conseil du Stif du 10 décembre a voté la «révolution» du Pass Navigo à tarif unique. Peu d'oppositions, il en est ainsi des ambiances révolutionnaires, mieux vaut ne pas montrer sa tête. Même Valérie Pécresse, dont la position est contestée dans son propre camp (Pierre Bédier et Patrick Devedjian ont publiquement soutenu le principe de la mesure, lors de la visite des T6 et T8, comme l'a rapporté notre consœur de l'AFP), n'a pas forcé outre mesure ; elle n'a pourtant pas manqué de relever l'incroyable déclaration d'Olivier Faure à l'Assemblée nationale, espérant que «*les électeurs s'en souviendront [NDLR du tarif unique].*» Tout cela est sans surprise.

En revanche, l'amendement voté par les élus, que *Mobilette* a épluché, révèle quelques détails qui ne vont pas manquer de pimenter les prochaines semaines. **On peut en déduire que rien n'a vraiment été verrouillé dans les détails par Jean-Paul Huchon et ses alliés Verts** – l'accord avec la CCI d'Ile-de-France ayant essentiellement servi à convaincre le gouvernement. Voici trois exemples :

**«Le Pass annuel restera attractif, avec un prix n'excédant pas 11 fois le prix du mensuel».** Problème : aujourd'hui, le prix d'un Navigo annuel (700,70 € pour les zones 1-2) est de 10,4 fois le prix du mensuel (67,10 €). La formulation choisie ouvre donc la voie, pour les abonnés des zones 1-2, à une hausse du Navigo annuel supérieure à celle du Navigo mensuel...

**«Les forfaits deux zones (2-3, 3-4 et 4-5), dont le prix est aujourd'hui inférieur au prix du Pass unique, seront maintenus provisoirement jusqu'au 31 décembre 2016.»** C'est clairement une entorse temporaire au principe du tarif unique, pour ne pas mécontenter les titulaires d'abonnements inférieurs au tarif unique. Mais attention, seulement jusqu'à la fin 2016 ! C'est-à-dire le temps de passer les élections...

**«La mise en œuvre du Pass unique de la carte Imagine R pour les élèves du secondaire sera réalisée après discussion avec les départements».** Nul besoin de chercher bien loin l'explication d'une telle formulation : dans l'épure initiale, le Pass unique ne concernait pas Imagine R. Un comble... Les départements devront donc passer à la caisse. Le savent-ils ? Au final, le chiffre de 400 millions d'euros, coût initialement avancé de la mesure Pass unique, va donc se gonfler substantiellement, pour se rapprocher, probablement, des 500 millions d'euros.

Est-il nécessaire d'épiloguer sur une mesure politique discutable dont on découvre maintenant, et progressivement, qu'elle était si peu solidement architecturée ? Quand la politique emporte tout...

## ... et quelques inquiétudes pour les régions limitrophes

Pour l'instant, elles ne disent pas grand-chose publiquement, car elles redoutent qu'en sortant du bois, leurs électeurs ne leur demandent de baisser les tarifs du TER... Mais l'inquiétude des autorités organisatrices limitrophes de l'Ile-de-France est bien réelle : **le Navigo à tarif unique fait exploser le mur tarifaire.**

En effet, quand on habite aux frontières de l'Ile-de-France, pourquoi ne pas faire quelques kilomètres de plus vers les gares de tête de ligne du Transilien (Montereau, Melun, Rambouillet, La Ferté-sous-Jouarre etc) et profiter d'un Navigo à 70 euros ? L'aubaine... Ainsi, pour un habitant du nord de l'Yonne, fini le TER Bourgogne Sens – Paris, vive le Transilien à Montereau...

Un élu nous fait remarquer avec un peu d'ironie désappointée qu'un candidat à un tel choix devrait comparer la régularité des Transilien et des TER, mais aussi les conditions de circulation au retour (à l'aller, au terminus, il est susceptible d'avoir une assise). Maigre consolation... Car **les conséquences**, absolument pas anticipées par les élus franciliens, **sont mauvaises pour tous** :

- **pour l'offre TER** : moins de fréquentation, c'est moins de recettes
- **pour les trains Transilien**, c'est un élément de surcharge supplémentaire.
- **pour les gares concernées**, c'est un risque de saturation des parkings.

Il n'y aurait que le budget du Stif qui y gagnerait un tout petit peu. Très maigre consolation...

---

## Grand Paris Express : tensions sur la gestion de l'infrastructure

«*Les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique*» : voilà le passage de l'article 20 de la loi sur le Grand Paris, qui provoque de singulières tensions... quatre ans après son adoption par le Parlement, en 2010. Interpellé par la députée Valérie Lacroute sur la nécessité de clarifier cette gestion technique, le rapporteur Alexis Bachelay a précisé qu'à titre personnel il jugeait que la situation n'était «*pas très saine*», et que le législateur aurait à trancher.

De quoi s'agit-il ? Pourquoi ce rebondissement ?

C'est tout simple, en fait : **Keolis et Transdev ne digèrent pas que la RATP, gestionnaire d'infrastructure du métro parisien, soit de façon similaire gestionnaire d'infrastructure du futur réseau du Grand Paris Express**. Les deux entreprises réclament une application restrictive de la notion de gestion technique écrite dans la loi, à savoir une sorte de gestion patrimoniale : surveillance des installations, conduite des opérations de renouvellement, entretien des ouvrages d'art etc. Car elles considèrent que la nouvelle génération des métros automatiques nécessite que les exploitants maîtrisent entièrement les PCC (poste de commandement centralisé), autour desquels s'organisent en cohérence les éléments du système : la signalisation, le matériel roulant, les équipements de voie, l'électronique embarquée. Et elles soupçonnent la RATP de vouloir prendre la main sur ces fameux PCC.

A mesure que l'on se rapproche des échéances de mise en concurrence des futures lignes, les deux opérateurs accentuent donc leur pression : hors de question d'exploiter une ligne sans maîtriser la maintenance de son infrastructure. Opposés sur de nombreux marchés, **Jean-Marc Janailac et Jean-Pierre Farandou s'entendent ici pour ne pas devenir de simples sous-traitants, gestionnaires du matériel roulant**

**et de la relation-client, soumis à une sorte de tutelle de la RATP.** Les exploitants étrangers seraient sur la même longueur d'onde, quoi que plus prudents et opportunistes, et laissent les trois groupes français régler leurs comptes.

La RATP, par la voix de son secrétaire général Emmanuel Pitron, ne cache pas son agacement. *«Pourquoi contrarier aujourd'hui le déroulement du processus ? La priorité est à la réalisation rapide des objectifs du Grand Paris. L'Etat a donc voulu une homogénéité de traitement sur le réseau, notamment du point de vue de la sécurité ferroviaire. Le dispositif tient la route. Nous avons organisé la séparation comptable et organisationnelle du gestionnaire d'infrastructure. C'était la condition essentielle pour assurer le respect de l'équité concurrentielle.»*

Keolis est le plus véhément dans cette affaire, sur fond de rivalité sourde et persistante des deux grandes entreprises publiques SNCF et RATP. La situation est à tout le moins baroque. Le schéma d'organisation de la SNCF ressemble depuis le 4 août dernier à celui de la RATP (intégration dans un même ensemble avec séparation comptable et organisationnelle du GI), mais Keolis considère que sur le Grand Paris ce n'est pas bon pour la concurrence. Mais ça le serait pour le système ferroviaire pour son actionnaire majoritaire ? On pourrait s'attendre alors à ce que RATP Dev en conteste l'architecture...

On peut aussi se demander pourquoi Keolis (et Transdev, bien qu'à cette époque l'entreprise ait eu quelques autres distractions internes) ont laissé faire il y a quatre ans, et se réveillent publiquement depuis un an. Affaire à suivre.