

## Pierre Serne : « La région Ile-de-France n'a pas vocation à désendetter la RATP »

C'est presque la dernière ligne droite pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). L'autorité organisatrice des transports publics en région parisienne présente ce matin à ses administrateurs un bilan des contrats qu'il s'apprête à renouveler avec la SNCF et la RATP. Les prochains, dont Pierre Serne évoque les grandes lignes, devraient être signés en septembre. Leur montant global atteint 30 milliards d'euros sur cinq ans.

### **Quelles sont les particularités des contrats que vous négociez actuellement ?**

Nous allons certainement porter la durée de ces contrats de quatre à cinq ans et ils comporteront une clause de revoyure très forte, déclenchable au bout d'un an car leur renouvellement coïncide avec la nouvelle mandature du conseil régional. De plus, le contexte financier est assez différent à la SNCF et à la RATP.

A la SNCF, l'exécution des contrats précédents a été très proche de ce qui avait été prévu, essentiellement du fait d'une inflation très basse. Pour sa part, la RATP a dégagé près de 300 millions d'euros d'excédent en 2014. Or, le quart de la capacité d'autofinancement dégagée doit être consacré aux investissements sur le réseau. C'est un des enjeux majeurs du prochain contrat. Nous avons des approches différentes. La RATP veut consacrer de plus en plus d'argent à son désendettement et le STIF estime qu'il n'a pas vocation à remplacer l'Etat actionnaire pour désendetter l'entreprise. S'y ajoute la volonté de Bercy d'assujettir la RATP à l'impôt sur les sociétés. Là non plus, nous n'avons pas à nous substituer à l'Etat actionnaire.

Nous sommes, avec la RATP et la SNCF, sur des contrats qui, investissement et fonctionnement confondus, cumuleront un engagement de près de 30 milliards d'euros en cinq ans. Tout cet argent doit servir les usagers franciliens.

### **Vous n'avez pas le choix des fournisseurs. Quelle est votre marge de négociation ?**

Il y a une vraie négociation. On peut par exemple répartir différemment la façon dont les uns et les autres contribuent à l'investissement. Le STIF, qui à l'origine n'investissait pratiquement pas, aura investi pratiquement 1 milliard d'euros rien qu'en 2015. Il emprunte désormais sur les marchés pour devenir propriétaire des matériels roulants. Quant à l'abonnement transport à tarif unique, il est sans effet sur cette négociation. Nous avons toujours dit qu'il s'agit d'une nouvelle répartition des recettes qui est neutre pour les opérateurs. Il est financé par 200 millions d'euros de versement transport supplémentaires et le reste par la région.

Les contrats actuels prévoient un partage des gains de productivité entre le STIF et ses fournisseurs, reconduisez-vous le dispositif ?

Oui. Il est normal que les entreprises qui réalisent des gains de productivité grâce aux investissements payés par le STIF en restituent une grande partie au système francilien. La RATP a dégagé des gains de productivité doubles des 0,7 % inscrits au contrat actuel. Mais il est hors de question que cela serve d'alibi aux entreprises pour imposer des cadences infernales à leurs salariés. Nous devrions préciser dans les prochains contrats que le STIF n'est pas responsable de l'organisation du travail dans l'entreprise.

### **Quels vont être les changements pour les usagers ?**

Les investissements que nous avons coportés ces quatre dernières années avec la RATP ont dépassé 6,5 milliards d'euros. A la SNCF, c'était de l'ordre de 2,5 milliards d'euros. Du jamais-vu sur l'ensemble de ces réseaux. C'est de la qualité de service en plus. Nous prévoyons de garder au minimum le même rythme. Nous allons aussi continuer à augmenter l'offre sur la base de 20 à 25 % sur dix ans. Cela prendra la forme d'ouvertures et des prolongements de lignes mais aussi d'extensions des amplitudes horaires des services.