

Bercy retoque une baisse de la TVA pour les transports

Bien que Michel Sapin, le ministre des Finances ait démenti... le 17 juillet travailler sur une baisse de la TVA sur les transports publics, ses services ont activement planché sur ce thème tout le mois de juillet, comme l'affirmaient *Les Echos* (et comme on nous l'avait également confié). Il s'agissait d'appliquer un taux de 5,5 % (au lieu de 10 % actuellement) aux transports urbains, aux TER et aux Intercités. Une telle mesure avait eu un double avantage : présentée avant la conférence COP21, elle aurait représenté un message fort délivré en faveur des transports publics et des écologistes. Elle aurait aussi permis de donner satisfaction à tous les professionnels du secteur qui la réclament sans succès depuis de longs mois, expliquant que les transports du quotidien représentent un produit de première nécessité. Mais les partisans d'une baisse de la TVA sur les transports publics (au premier rang desquels le Gart, l'UTP et la Fnaut) n'ont pas eu gain de cause. Lors d'une dernière réunion la semaine dernière, Bercy a définitivement dit non, le gouvernement préférant travailler sur des réductions d'impôts directs.

En revanche, le secteur du transport public pourrait avoir une petite satisfaction avec la future loi de finances 2016, puisqu'il est question que le gouvernement compense le manque à gagner induit par sa décision de relever de 9 à 11 salariés le seuil à partir duquel les entreprises sont assujetties au versement transport : les entreprises concernées continueraient verser sans changement le même versement transport aux autorités organisatrices des transports. Puis, selon un mécanisme qui reste à déterminer, elles recevraient une compensation auprès de Bercy.

Contrats Stif. Difficile de s'entendre sur les investissements

Le ressenti des voyageurs n'est pas tout à fait en adéquation avec les... résultats affichés et les bonus engrangés par les opérateurs franciliens de transports. La critique est récurrente depuis que le Stif contractualise ses objectifs avec la RATP et la SNCF dans des contrats de service. Et chaque nouvelle vague de contrat tente et croit y remédier, jusqu'à ce qu'on s'aperçoive qu'il y a encore des lacunes. C'est le cas avec les contrats succédant aux actuels (2012-2015) en cours de négociation et de finalisation pour débiter en 2016 et courir au moins jusqu'en 2019. Ainsi, « il est incompréhensible que la propreté des stations de métro fasse l'objet d'un bonus en 2014 », note-t-on à l'Association des usagers des transports Fnaut-Ile-de-France. Qui estime par ailleurs que dans certaines stations de métro ou de RER, « de véritables opérations de décrassage sont nécessaires ». Des observations que ne renierait pas la majorité des voyageurs et qui auraient reçu une écoute favorable de la part de la direction du Stif...

Contrairement à ce qui s'était passé lors de la négociation des précédents contrats, ce n'est pas avec la SNCF que le Stif a des difficultés à tomber d'accord, mais avec la RATP. Les premiers

travaux ont été lancés en mars et l'autorité organisatrice espérait conclure en juillet, puis présenter les contrats lors d'un conseil d'administration extraordinaire mi-septembre. Si ce dernier, désormais prévu en toute fin de mois, voire début octobre, est encore officiellement d'actualité, il se pourrait aussi que la présentation se fasse finalement lors du conseil ordinaire de rentrée, soit le 7 octobre. Il semblerait que les protagonistes soient tombés d'accord sur les objectifs de la SNCF autour du 20 juillet. Mais côté RATP, la maquette financière posait encore problème.

En cause principalement, l'incertitude pesant sur les résultats de la RATP liée à la volonté de Bercy de soumettre l'entreprise à l'impôt sur les sociétés, alors qu'elle en était jusqu'à présent exemptée. Le gouvernement comptait également lui réclamer des dividendes, comme il le fait avec les autres entreprises publiques. De ce fait, quelque 100 millions d'euros de bénéfice – il a été de 298 millions d'euros en 2014 – pourraient passer dans les caisses de l'Etat. Avec des retentissements évidents sur les investissements dans le renouvellement du matériel roulant – la RATP y contribue à hauteur de 50 % aux côtés au Stif – et sur sa capacité à entretenir le réseau et les rames.

Evidemment, la RATP souhaiterait le moins de modifications possible ! « Une reconduction à l'identique lui aurait bien été ! », relate un observateur du secteur. Qui note aussi que « globalement, elle maîtrise mieux son activité que la SNCF, mais elle est aussi plus fermée aux améliorations, estimant qu'elle réussit déjà très bien... » De plus, la RATP avait manifesté sa volonté de se désendetter grâce au maintien de la rémunération du Stif.

Dans le détail, que constate-t-on ? Côté SNCF, la production kilométrique a été fortement affectée par la grève contre la réforme ferroviaire de juin 2014 et la ponctualité reste très préoccupante sur les lignes J et L (elle flirte avec les 85 %). Et sur les 32 indicateurs de qualité suivis, six sont en forte dégradation entre 2012 et 2014, notamment la disponibilité des équipements d'accessibilité dans les gares (à 92,62 % en 2014) ou la propreté des véhicules Noctilien (passée de 84,5 à 74,4 %).

A l'inverse, l'information en gare en situation perturbée progresse très favorablement (passant de 93,5 à 99,9 %), de même que la propreté des trains et des gares. Sur la gestion des situations perturbées, l'accessibilité et la propreté, la SNCF dispose toutefois « d'une marge de progression importante », note le Stif dans un document d'analyse du contrat en cours.

Côté RATP, où 34 items de qualité de service sont suivis, pas de quoi pavoiser sur ces mêmes questions, le Stif ayant exactement la même analyse. Et ce malgré une progression notable de l'info en situation imprévue dans le métro, qui passe de 50 à 61 % en stations et de 38 à 44 % à bord. Plus généralement, les organisations syndicales de la RATP ont dénoncé une forme d'inflation des indicateurs, qui « pose de réelles questions sur leur pertinence et leur suivi », estime par exemple la CGT-RATP. Le syndicat a dénombré 377 indicateurs de production et un passage de 78 à 141 indicateurs de qualité de service. Même alerte à l'Unsa, deuxième syndicat de l'entreprise, qui juge que « l'important c'est le ressenti des usagers et non simplement

l'atteinte d'objectifs de production. Plus on multiplie les objectifs, plus on peut aboutir à des comportements visant à contourner ces objectifs ».

Des contournements, on en a d'ailleurs déjà vu. Il y a quelques années, la RATP était soupçonnée de faire rouler des métros en sus durant les heures creuses pour maintenir ses objectifs d'offre journaliers. Cette fois, il devrait être mis fin à la péréquation annuelle afin d'éviter une surproduction estivale destinée à compenser les lacunes de l'offre d'hiver. De même, « Pour les RER et Transilien, un indicateur spécifique heure de pointe comme il existe sur le métro serait apprécié », raconte Marc Pélissier.

Les négociations financières tendues avec la RATP ont en tout cas de quoi inquiéter la Fnaut-IDF, qui craint que les Franciliens ne se retrouvent avec des métros très obsolètes sous peu. Du moins pour les lignes sur fer, celles sur pneus ayant été servies avec la commande de MP14. « A priori, sur les lignes 7, 8 et 13, le MF77 va devoir tenir au moins jusqu'en 2035, car il n'y a pas de marché derrière celui du MF01 qui s'achève, s'inquiète Marc Pélissier, président de l'AUT-Fnaut IDF. Le plan quadriennal d'investissement reste très secret... » Certains administrateurs se plaignent d'ailleurs d'avoir trop peu de visibilité pour estimer finement le suivi des investissements. Au global, le document de synthèse du Stif évoque un retrait de 23 millions d'euros, soit 1 %, des investissements réalisés jusqu'en 2014 par rapport aux prévisions pour les estimer « globalement en ligne avec la prévision ».

Ces nouveaux contrats ne devraient donc pas comprendre d'énormes bouleversements, mais plutôt des adaptations à la marge. Parmi les sujets délicats, le président de la Fnaut-IDF relève encore la question des bus, « le Stif a identifié une quarantaine de lignes où mettre des moyens supplémentaires, mais souhaite des pénalités plus importantes en contrepartie... » Il sera également attentif à ce que l'unification de la signalisation dans le métro s'accélère et souhaiterait voir annexer sa charte des modes aux deux contrats. Il s'agit d'une redéfinition et d'une simplification qui vise à faire entrer chaque mode dans l'une des cases « métro, train, tram ou bus ». Et paradoxalement, alors que les RER marchent plutôt mal – le Stif attend une réelle amélioration sur les lignes A, B, C et D – la RATP semble très attachée à cette dénomination...