

N° 302

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Enregistré à la Présidence du Sénat le 20 février 2015

PROPOSITION DE LOI

pour la modernisation des transports collectifs en Île-de-France,

PRÉSENTÉE

Par MM. Roger KAROUTCHI, Philippe DOMINATI, Pierre CHARON,
Christian CAMBON, Hugues PORTELLI, Mme Marie-Annick DUCHÊNE,
MM. Philippe DALLIER, Jacques GAUTIER, Serge DASSAULT, Michel
HOUEL et Francis DELATTRE,

Sénateurs

(Envoyée à la Commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les transports urbains en Île-de-France, c'est 35 millions de déplacements quotidiens pour 8 millions d'usagers pour une durée moyenne qui dépasse les 45 minutes.

Depuis plusieurs décennies, les transports publics en Île-de-France posent problème. L'accroissement considérable du nombre d'utilisateurs par jour et l'extension du réseau ont créé de nouvelles contraintes auxquelles la SNCF et la RATP ont été confrontées. Pendant une longue période, les investissements sur le réseau ont été très insuffisants, les opérateurs privilégiant le réseau TGV ou l'internationalisation des activités alors que les Franciliens commençaient à souffrir de l'irrégularité, des retards, des annulations, de la saturation d'un réseau usé, vieilli et qui est devenu dangereux.

L'organisation du système des transports franciliens est restée longtemps sous la houlette de l'État, avec un Syndicat des Transports Parisien présidé par le Préfet de Région. Depuis une dizaine d'années, avec les lois de décentralisation, c'est le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), présidé par le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, qui lui a succédé. Le réseau est exploité par plusieurs sociétés dont le monopole est détenu par l'État. Le métro parisien a été construit et financé par la ville de Paris et l'ancien département de la Seine à une époque où la capitale était sous la tutelle de l'État. Par la suite, le réseau des transports publics a été concédé à plusieurs sociétés privées. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, dans la vague des nationalisations nécessaires à la reconstruction du pays, l'État a créé la RATP et a instauré un monopole public. Au fur et à mesure du développement de notre Région, l'État a perdu progressivement son rôle dynamique puisque la RATP et la SNCF, chroniquement déficitaires, n'avaient plus les moyens d'investir dans des infrastructures. Les collectivités locales, départementales et la Région ont alors dû assurer l'essentiel du financement des investissements.

Jusqu'en 2008, quatre acteurs majeurs, la RATP, la SNCF, RFF et l'association OPTILE (qui regroupe près d'une centaine d'entreprises privées uniquement sur les quatre départements hors monopole et représentant 12 % des dépenses de fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France) ont eu la responsabilité des transports en Ile-de-France, coordonnés par le STIF.

En 2008, sur l'impulsion du Président Nicolas SARKOZY partageant le même constat de nécessaire modernisation du système de transport collectif, un projet de métro automatique « de 130 km, unique en son genre » voit le jour dans le cadre de la loi sur le Grand Paris. La loi prévoyait la création d'un nouvel EPIC dénommé « Société du Grand Paris » qui assurera la maîtrise d'ouvrage de ce nouveau métro et sera donc un 4ème acteur public après la SNCF, la RATP et RFF pour s'occuper des transports en IDF.

Une dotation initiale de 4 milliards d'euros de l'État devait permettre dans un premier temps d'emprunter plus d'une vingtaine de milliards d'euros d'ici à 2025 pour réaliser le métro automatique. Cette dotation n'a jamais été apportée et l'État se contente de financer le métro par la création de nouvelles taxes sur les franciliens et les entreprises franciliennes : taxe spéciale d'équipement, augmentation du versement transport... Ce schéma est classique. Les pouvoirs publics agissent ainsi depuis trente ans ; un capital initial faible, un endettement fort, des ressources induites aléatoires et des frais de fonctionnement générés.

Nonobstant la densité du réseau, le mécontentement est important pour les habitants d'Île-de-France et pour leurs élus car le réseau est saturé et certaines connexions sont particulièrement longues voir incertaines. La région Capitale fut ainsi le théâtre d'affrontements réguliers entre la RATP et la SNCF qui se traduisent par des projets bien souvent inachevés (METEOR, EOLE, liaison ferroviaire entre Orly, Roissy et le centre de l'agglomération).

Les problèmes qui pèsent sur la vie des Franciliens et sur la qualité du service sont le manque de liaisons de banlieue à banlieue, la dégradation du matériel, mais aussi les grèves. Les transports franciliens souffrent principalement de l'absence de moyens de financement.

Le meilleur moyen pour obtenir un service maximum et de qualité de nos transports franciliens est en effet d'assurer la diversité de l'offre. Chaque Francilien peut mesurer chaque jour le peu d'escalators qui existent dans nos 300 stations de métro. Il peut également constater l'état plus que moyen de la propreté des installations, l'absence de climatisation et de

caméras. Sans parler des grèves et incidents de transports qui défraient quasi quotidiennement la chronique ou des travaux nécessaires de prolongements de lignes (12 et 14) reportés de plusieurs années.

Au-delà des efforts considérables demandés aux habitants et aux entreprises par l'augmentation ou la création de taxes, au-delà de l'implication de plus en plus lourde des collectivités territoriales, il apparaît clairement, au travers de tous les rapports et analyses, que l'Île-de-France pâtit d'un système dual avec la RATP et la SNCF Île-de-France qui ne disposent plus de zones géographiques exclusives de desserte, qui se font concurrence sur les territoires ou bassins les plus peuplés, qui se partagent les lignes RER... De plus, l'explosion de la dette des deux entreprises, même si elle est cantonnée, est une entrave permanente au développement. La coordination par l'autorité régulatrice (STIF) n'est plus suffisante pour accélérer le processus de modernisation, éviter les accidents, désaturer le réseau, faire des économies d'échelle et d'organisation pour une meilleure intégration au service des usagers, comme cela s'est produit dans d'autres grandes métropoles.

Ainsi, cette proposition de loi prévoit la création d'une entreprise unifiée des transports publics en Île-de-France, la Société des Transports Franciliens (STF) qui regroupera en son sein la RATP (dont 97 % de l'activité est régionale), la SNCF Île-de-France et la Société du Grand Paris (**article 1**). Il s'agit d'une des étapes décisives pour la réorganisation du réseau et sa rénovation et pour la capacité de la nouvelle entreprise d'affronter la compétition et l'ouverture à la concurrence qui seront, à terme, imposées par les directives européennes.

Préparer l'avenir, assurer des économies de fonctionnement, rationaliser les choix, rétablir une qualité de service reconnue, voilà les principaux objectifs de la création de la STF. Son capital sera détenu à 49 % par la Région Île-de-France et par les départements de la région. L'État restera majoritaire à 51 % (**article 2**).

L'**article 3** réduit les délais au bout desquels la gestion des transports en Île-de-France sera ouverte à la concurrence. À cette fin, il modifie l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France afin de permettre l'ouverture du monopole autobus / voies routières d'ici 2020, et l'ouverture des autres réseaux de transport (tramways et métro-RER) d'ici 2025.

L'**article 4** garantit le maintien du statut des personnels des sociétés fusionnées au sein de la STF, la RATP, la SNCF Ile-de-France et la Société du Grand Paris.

Enfin, l'**article 5** prévoit que d'ici au 1^{er} janvier 2025, l'État se désengage progressivement du capital de la STF avec un droit d'option en faveur des collectivités territoriales franciliennes tout en maintenant une porte ouverte à la possibilité d'entrée au capital d'acteurs privés afin d'accroître le financement des infrastructures. À ce moment-là, le STIF sera supprimé.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

À compter du 1^{er} janvier 2017, il est créé une société d'économie mixte, entreprise unifiée de transports publics, regroupant l'ensemble des activités de transports publics en Île-de-France de la Régie autonome des transports parisiens, de la Société nationale des chemins de fer français en Île-de-France et de la Société du Grand Paris. Cette nouvelle société se dénomme Société des transports franciliens.

Article 2

Le capital de la Société des transports franciliens est détenu à 49 % par la région Île-de-France et les huit départements de la région.

Article 3

- ① L'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est ainsi modifiée :
- ② 1° Au neuvième alinéa, l'année : « 2024 » est remplacé par l'année : « 2020 » ;
- ③ 2° Au dixième alinéa, l'année : « 2029 » est remplacé par l'année : « 2025 » ;
- ④ 3° Au onzième alinéa, l'année : « 2039 » est remplacé par l'année : « 2025 ».

Article 4

Les statuts des personnels de la Régie autonome des transports parisiens, de la Société nationale des chemins de fer français en Île-de-France et de la Société du Grand Paris ne sont pas modifiés au sein de la Société des transports franciliens.

Article 5

D'ici le 1^{er} janvier 2025, l'État devra se désengager progressivement du capital de la Société des transports franciliens avec un droit d'option en faveur des collectivités territoriales. Le Syndicat des Transports d'Île-de-France est supprimé à compter du 1^{er} janvier 2025.