



# LA LETTRE

---

## *républicaine*

**n°6**

**mars  
2005**

**du groupe MRC au Conseil régional d'Ile-de-France**

### Edito

Par **Guillaume Vuilletet**

La région Ile-de-France est une « région-capitale ». Elle l'est en tant qu'institution et en tant que région motrice pour le pays. C'est ce qui a longtemps motivé la compétence de l'Etat dans son aménagement et en premier lieu pour les transports. Soyons clairs, nous aimerions pouvoir continuer à défendre ce rôle moteur de l'Etat aménageur.

Ce que nous défendons sur le principe est néanmoins confronté à la réalité. Cette réalité, aujourd'hui, est que l'Etat ne veut plus garantir aux Franciliens des transports en commun de qualité. Pire, il les laisse dépérir. C'est pourquoi nous avons admis, depuis plusieurs années déjà, pour garantir la qualité des transports, que le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), l'organisme chargé de l'organisation des transports, soit placé entre les mains des collectivités territoriales, au premier titre desquelles la Région. Reste que ce transfert doit se faire dans des conditions honnêtes et viables. Ce sont ces conditions d'un transfert honnête et viable que nous avons voulu réaffirmer au travers de nos interventions et amendements.

Notre approbation du transfert du STIF en faveur de la région relève à la fois du constat de carence de l'Etat et d'un souci d'une décentralisation utile, c'est-à-dire d'une décentralisation qui permet la prise de décision à l'échelon pertinent. En Ile-de-France, le bassin de vie, l'agglomération, c'est la région. Cette situation spécifique justifie plus encore qu'ailleurs la compétence de la région pour l'organisation des transports en commun.

Vous trouverez dans cette lettre les amendements, adoptés par le conseil régional, qui réaffirment le primat de l'échelon régional contre ce que notre collègue Daniel Guérin a joliment appelé le « sous-STIF ».

Mais ce transfert n'échappe pas non plus à un contexte plus large. L'inquiétude est grande tant pour les salariés des transports que pour les usagers de voir les projets de règlement européen organiser une mise en concurrence des transporteurs marquée par un mieux-disant libéral, un moins-disant social, bref un sacrifice du service public.

Faisant écho sur un autre registre, à nos amis du groupe MRC du Conseil de Paris, nous avons souhaité lancer des signaux forts en faveur du maintien du rôle prépondérant de la SNCF et de la RATP en tant qu'acteurs publics majeurs de l'organisation des transports en Ile-de-France.

L'un de ces signaux s'est matérialisé par un amendement ci-joint, adopté par le Conseil régional.

Dans ce débat, nous avons obtenu de réelles avancées et des garanties en faveur d'un service public de transports de qualité.

Le groupe MRC au Conseil régional d'Ile-de-France a prouvé une fois encore son utilité pour la collectivité régionale. C'est ce qui a motivé notre vote positif à l'issue des débats.

### Sommaire

- Edito,  
par **Guillaume Vuilletet** p 1

- **Présentation des élus du  
groupe MRC** p 2

#### Séance exceptionnelle du 22 mars 2005

- présentation du STIF et  
modalités de son transfert à la  
Région Ile-de-France p.3

- intervention de **Daniel Guérin**  
dans le débat général p. 4

- les amendements du groupe  
MRC et apparentés p. 4 et 5

- amendement des groupes  
Socialiste, MRC et Vert p.5



**Jean-Luc Laurent**, 47 ans, Vice-président du Conseil régional chargé du logement et de l'action foncière, maire du Kremlin-Bicêtre.

Département : Val-de-Marne



**Nicole Touquoy-Morichaud**, Vice-présidente de la commission *Développement économique et de l'emploi*, et membre de la commission *Formation professionnelle et de l'apprentissage*, Département : Yvelines



**Daniel Guérin**, 41 ans, Vice-président du groupe MRC, membre des commissions *Finances, administration générale et plan*, et *Développement social, économie solidaire, santé et handicap*.

Département : Seine-et-Marne.



**Guillaume Vuilletet**, 37 ans, Président du groupe MRC, membre des commissions *Actions internationales et affaires européennes*, et *Culture, nouvelles technologies de l'information et de la communication*. Département : Hauts-de-Seine.



**Rachid Adda**, 37 ans, Vice-président du groupe MRC, membre des commissions *Aménagement du territoire*, et *Sports, loisirs et tourisme*. Département : Val d'Oise.



**Christophe Lepage**, 35 ans, membre des commissions *Logement et action foncière*, et *Politique de la ville et sécurité*. Département : Essonne.



**Eric Ferrand**, 45 ans, adjoint au maire de Paris chargé de la Vie scolaire, et l'aménagement des rythmes de vie scolaire, membre de la commission *Lycées et politiques éducatives*. Département : Paris

## Quelques définitions

**Question orale** : Les conseillers régionaux ont le droit d'exposer en séance du conseil régional des questions orales ayant trait aux affaires de la région.

Les questions sont rédigées par écrit et déposées au secrétariat général, 48 heures avant la séance.

Elle est exposée en début de séance en un maximum de 5 minutes. Le (la) président(e), ou le (la) vice-président(e) qu'il désigne, répond immédiatement. Il n'y a aucun débat. La question et la réponse sont publiées in extenso dans le procès-verbal des séances plénières du conseil régional.

**Intervention** : Le (la) président(e) dirige les débats. A tout moment, il peut-être suppléé dans ses fonctions par un(e) vice-président(e).

Aucun conseiller ne peut intervenir sans préalablement s'être fait inscrire ou avoir demandé la parole au (à la) président(e). La parole est accordée suivant l'ordre des inscriptions et des demandes, conformément aux propositions de la conférence des présidents. (...)

**Amendement** : Tout(e) conseiller(e) régional(e) a le droit de présenter des amendements aux textes soumis au vote du conseil régional et de la commission permanente. (...) Les amendements doivent être motivés, rédigés par écrit, signés par l'un des auteurs et préciser le texte auquel ils se rapportent. Ils doivent s'appliquer effectivement à ce texte ou, s'agissant d'un article, paragraphe ou alinéa additionnel, être présentés dans le cadre du texte soumis à la délibération. En outre, les sous-amendements ne peuvent avoir pour effet de contredire le sens des amendements auxquels ils s'appliquent.

Source : règlement intérieur du Conseil régional d'Ile-de-France.

## Pour contacter le groupe MRC

**Béatrice Desmartin**, secrétaire générale du groupe MRC : tél. :01 53 85 63 02 - fax : 01 53 85 70 99

## Séance exceptionnelle du 22 mars 2005 sur le transfert du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

### Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

résulte de la transformation du Syndicat des transports parisiens, créé en janvier 1959. Il réunit l'État, la région Ile-de-France et ses 8 départements sous la présidence du préfet de région, préfet de Paris. Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et coordonne les 12 millions de voyages effectués quotidiennement. Ses statuts lui attribuent trois missions :

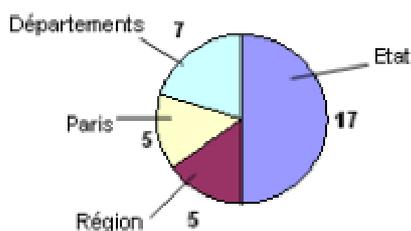
- *une mission d'organisation* : le STIF coordonne l'activité de la RATP, de la SNCF Ile-de-France et des 90 opérateurs privés affiliés à OPTILE. Il définit les conditions générales d'exploitation, détermine les itinéraires, la durée et la fréquence des services. Il assure l'équilibre financier du fonctionnement des transports publics en dotant, chaque année, les transporteurs de 3,35 milliards d'€ financés grâce au versement de transport et aux contributions des collectivités publiques. Il crée les titres de transport et fixe les tarifs. Il approuve les contrats triennaux qui définissent les obligations réciproques du STIF - qui assure le financement - vis-à-vis de la RATP et de la SNCF, qui assurent l'offre et la qualité du service
- *une mission de modernisation* : le STIF approuve les grands projets d'infrastructure du contrat de plan. Il

cofinance avec la Région des équipements améliorant la qualité de service grâce à la moitié (soit environ 76,22 millions d'€ par an) du produit des amendes automobiles collectées en Ile-de-France ;

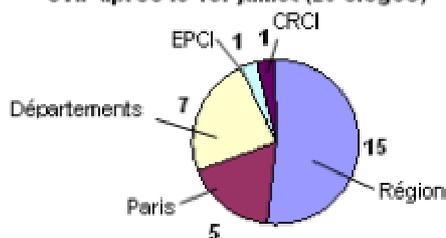
- *une mission de prévision* : le STIF mène une politique d'études pour la modernisation et l'adaptation des réseaux et finance des expérimentations menées par les transporteurs. Il observe l'évolution des déplacements et évalue l'opinion des Franciliens.

Un nouveau contrat a été signé le 9 janvier 2004 entre la RATP et le STIF pour la période 2004-2007. **Cette période verra le transfert de compétences et de ressources de l'État vers les collectivités locales dans le cadre de la décentralisation.** La loi du 13 août 2004 (loi relative aux responsabilités locales) prévoit le **transfert à la Région Ile-de-France et aux départements, dont Paris, de l'organisation et la gestion des transports en commun, au sein du STIF.** Aux termes de la loi, le transfert du STIF doit avoir lieu au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2005, date à partir de laquelle le Président du Conseil Régional prendra la présidence du STIF. Le débat porte actuellement sur les modalités de ce transfert, qui elles seront fixées et/ou modifiées par décret en Conseil d'Etat.

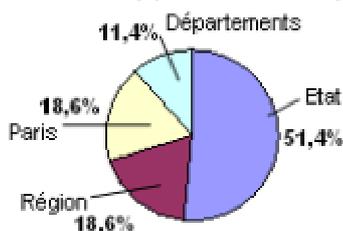
**Composition actuelle du Conseil d'Administration du STIF (34 sièges)**



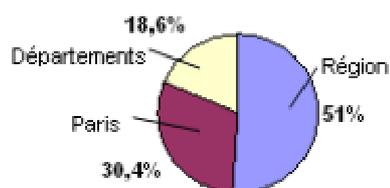
**Composition du Conseil d'Administration du STIF après le 1er juillet (29 sièges)**



**Contributions publiques actuelles au budget du STIF (1,066 Milliards d'€)**



**Contributions publiques au budget du STIF après le 1er juillet (591 Milliards d'€)**



La loi du 13 août 2004 prévoit que **l'ensemble des collectivités locales concernées donnent un avis sur le projet de décret portant statut du STIF.** En effet, la loi prévoit que les statuts du STIF « sont fixés et modifiés par décret en Conseil d'Etat après avis de la région et des départements d'Ile-de-France ».

Cette séance exceptionnelle du Conseil Régional du 22 mars 2005 a eu pour objet de donner l'avis du Conseil Régional sur les conditions du transfert du STIF. L'enjeu est de taille pour les Franciliens puisque ces statuts conditionnent en particulier la capacité de la Région à investir dans les transports en commun. Or, de nombreuses interrogations demeurent sur les conditions de ce transfert, notamment sur les

compensations financières apportées par l'Etat. En effet, compte tenu de l'état actuel du réseau de transports en commun- qui nécessite un véritable plan de rattrapage- **les garanties apportées actuellement par l'Etat sont très insuffisantes pour assurer aux Franciliens des transports en commun de qualité.** C'est pourquoi la Région Ile-de-France s'est déclarée lors de cette séance exceptionnelle favorable au transfert du STIF sous certaines conditions. A ce titre, la Région a demandé à l'Etat la **garantie d'obtenir 724 Millions d'€**, ce qui représente 1 mois de fonds de roulement du STIF (elle n'a actuellement que l'équivalent d'une demi-journée).

## Transfert du STIF de l'Etat à la Région

L'objet du débat est de donner un avis du Conseil régional sur le projet de décret portant transfert du STIF de l'Etat à la Région Ile-de-France.

### Intervention de Daniel Guérin dans le débat général

Le Groupe MRC est favorable, dans son principe, au transfert de la responsabilité du syndicat des transports d'Ile-de-France de l'Etat aux collectivités locales et en premier chef à la Région.

D'abord parce que, conscients des graves insuffisances de la gestion des transports en commun franciliens, nous considérons que les élus, plus à l'écoute des citoyens, pourront mieux prendre en compte leurs attentes et corriger les errements dont, chaque jour, des milliers d'usagers supportent les conséquences. Comme, par exemple, les criantes injustices tarifaires qui appliquent aux habitants les plus éloignés de la ville capitale, la double peine : celle d'une durée de trajet plus importante dans des conditions dégradées pour un prix du service public surévalué faute de véritable péréquation tarifaire.

Ensuite parce qu'il nous semble que, mieux que d'autres, les collectivités locales sauront résister à la tentation du morcellement régional des transports en commun.

Morcellement territorial d'abord, entre des territoires riches et bien desservis tentés de faire une nouvelle fois demain sécession, de se replier sur eux-mêmes autour de leurs acquis, et des territoires moins favorisés, qui en seraient réduits à gérer l'ingérable.

Morcellement économique ensuite, que prépare, après l'AGCS, le projet de règlement européen qui prévoit la libéralisation du marché des transports collectifs de voyageurs ; synonyme de mise en concurrence sauvage des opérateurs, de captation des lignes les plus rentables par des acteurs privés qui ne laisseraient aux opérateurs publics que les axes déficitaires ; synonyme de privatisation en devenir d'éclatement du service public entre gestionnaire de l'infrastructure et de l'exploitation ; synonyme de démembrement des réseaux, de précarisation des emplois et à terme de fragilisation et de dégradation de ce service public majeur que sont les transports en commun.

Nous défendons des amendements pour rappeler ce que doivent être, à nos yeux, les conditions d'un basculement du STIF dans la sphère régionale respectueux notamment de ces objectifs majeurs.

Mais je veux souligner, dès le début de ce débat, notre détermination à faire respecter, aujourd'hui, comme demain, ces principes d'un service public juste et de qualité, pour tous les franciliens, quels que soient leurs revenus et leur lieu de domicile et de défense des personnels qui ont vocation à la mettre en œuvre.

## Les amendements présentés par le groupe MRC

### Amendement du groupe MRC sur le premier *Considérant*

Le groupe MRC souhaitait par cet amendement ôter l'idée d'une confrontation entre les élus et les citoyens, placer l'ensemble des élus (et pas seulement régionaux) comme acteurs du STIF et rappeler la notion essentielle « d'utilisateur » des services publics de transports.

Dans la délibération présentée au débat, le premier considérant se présentait comme suit :

« *Le bien-fondé du transfert des compétences des transports publics franciliens de l'Etat à la Région et aux Départements, acte fondateur d'un aménagement durable de l'Ile-de-France, qui confie la responsabilité des transports collectifs aux élus régionaux face aux citoyens* ».

### Amendement

*noté*

Le premier considérant est ainsi rédigé : « *Le bien-fondé du transfert des compétences des transports publics franciliens de l'Etat à la Région et aux Départements, acte fondateur d'un aménagement durable de l'Ile-de-France, qui confie la responsabilité des transports collectifs aux élus en lien direct avec les citoyens – usagers* »

### Amendement du groupe MRC demandant l'ajout d'un *Considérant*

C'est pour répondre à l'inquiétude des salariés de la RATP, de la SNCF, mais aussi des partenaires privés qui complètent le réseau, face aux incertitudes qui pèsent sur l'avenir des transports collectifs en Ile de France, que le groupe MRC a demandé l'ajout de ce *considérant*. Il intervient également en écho de la position des élus MRC au Conseil de Paris sur le même dossier.

Le groupe MRC défend également le patrimoine du STIF qui doit être clairement inventorié et dévolu au syndicat, institution publique et démocratique forte au niveau régional.

#### Amendement

*Vote*

Ajouter à la délibération un considérant rédigé comme suit :

« Considérant la nécessité, pour garantir un service de transport de qualité, du maintien d'un réseau intégré de transports publics en Ile de France assuré par la RATP, la SNCF et OPTILE. »

### Amendement du groupe MRC demandant l'ajout d'un *Considérant*

Cet amendement vise à lutter contre les tentations de certaines collectivités, essentiellement les plus riches, de créer des structures propres dans le domaine des transports en commun et réduiraient le STIF à un outil de seconde catégorie. Le groupe MRC défend la vocation publique, régionale et unique du STIF.

#### Amendement

*Vote*

Ajouter un considérant ainsi rédigé :

« Considérant l'importance de préserver une autorité unique et commune régionale d'organisation des transports en commun en Ile-de-France »

### Amendement des groupes MRC, socialiste et Vert

Dans la mesure où les usagers financent, par l'achat de leurs titres de transport une partie du STIF, les groupes Socialiste, MRC et Vert auraient souhaité voir leurs représentants siéger dans le Conseil d'administration du STIF. Sa composition relève de la loi (art. 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée par la loi du 13 août 2004), mais les trois groupes ont néanmoins souhaité mentionner cette préoccupation dans cet avis du Conseil régional.

#### Amendement

*Vote*

Ajouter à la délibération un article rédigé comme suit :

« Déploie la non-représentation des usagers au sein du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France »