

Laszlo Dankovics

Superviseur

Résumé d'activité

Colloque La planification et la contractualisation du transport collectif : Londres, Paris et Barcelone

Le Colloque La planification et la contractualisation du transport collectif : Londres, Paris et Barcelone s'est tenu le 12 février 2019 au Centre Sheraton Montréal Hôtel de Montréal. Cette journée de conférences avait pour objectif de présenter au public québécois les méthodes de contractualisation des services du transport collectif en vigueur dans les trois villes européennes de Londres, Paris et Barcelone.

L'animateur du colloque, M. Christian Fay, vice-président à Innovation MI-8 inc., a ouvert l'activité en présentant le programme de la journée.

M. Fay a ensuite donné la parole à M. Michel Veilleux, président du Conseil d'administration de l'AQTr. Ce dernier a présenté l'objectif qui a été donné à cet événement : faire intervenir à Montréal les interlocuteurs rencontrés en Europe lors de la mission d'étude menée en septembre 2018 par neuf représentants de l'ARTM et des sociétés de transport de l'agglomération montréalaise. Cette mission devait permettre de mieux comprendre la gouvernance des services de transport collectif à Londres, Paris et Barcelone au regard du processus de contractualisation qui se met en place dans l'agglomération montréalaise depuis le 1^{er} juin 2017. Ce dernier propose un cadre nouveau au fonctionnement du transport collectif dans la région montréalaise avec une autorité organisatrice aux pouvoirs spécifiques (l'ARTM) qui doit gérer le transport en commun avec les sociétés de transport locales et passer avec elles des contrats de gestion des services de transport collectif.

M. Tom Cunnington, Head of Bus Business Development de Transport for London (TfL), a présenté le système de gouvernance mis en place pour le réseau de bus londonien ainsi que le système de contrats que l'autorité organisatrice TfL gère avec ses opérateurs de bus. Pour les dix compagnies de bus privées qui sont contractualisées par TfL, cette dernière fixe les tarifs, s'occupe des ventes de tickets et définit les trajets. Les contrats fixent en fait le partage des responsabilités : TfL s'assure de la cohérence du service, choisit les types de véhicules (taille, nombre d'étages, capacité, etc.), détermine les affectations des différents types de bus aux différentes lignes, etc. Les opérateurs se plient aux conditions d'exécution du service, mais possèdent et gèrent la plupart des biens rattachés au service. Enfin, des indicateurs de satisfaction des clients aident à suivre et à redéfinir les contrats.

M. Nathan Griffiths, Head of Concession Management à Arriva Rail London, a expliqué le système de contractualisation concernant les services de trains opérés par Arriva sous l'égide de l'autorité organisatrice TfL. Tout comme pour les autres types de moyens de transport pour lesquels TfL est l'autorité organisatrice, les contrats passés avec Arriva Rail London permettent à TfL d'imposer une vision et des objectifs pour les trains de surface. Arriva doit s'y conformer en pleine connaissance de ses responsabilités. Arriva et TfL collaborent ainsi pour répondre ensemble aux attentes des usagers : ensemble, les deux organisations identifient les enjeux et élaborent des réponses; la signature du contrat n'est pas synonyme d'une délégation pure et simple de l'exploitation à l'opérateur car le suivi des enjeux et des problèmes éventuels avec l'autorité est constant et c'est là la source de la réussite des contrats et de leur application.

M. Fabien Loisel, directeur des relations avec les voyageurs et les territoires d'Île-de-France à Île-de-France Mobilités, a abordé la question de la contractualisation des services de transport public dans un cadre français avec le cas d'Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice du transport collectif de la région parisienne. Les contrats sont principalement négociés avec deux opérateurs « historiques » en situation de monopole : la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). Les contrats doivent

traduire la volonté politique qu'incarne Île-de-France Mobilités pour le transport collectif (durabilité, satisfaction des clients, etc.). Des indicateurs de qualité définissent les objectifs pour la ponctualité, l'offre, l'information, l'ambiance, l'accessibilité, etc. Ces indicateurs sont très nombreux et les suivis sont assurés ligne par ligne.

La vision d'un opérateur français dans le processus de contractualisation a été présentée par Mme Séverine Lepère, directrice financière et directrice déléguée au contrat au sein de SNCF Transilien. Dans le cadre des contrats passés entre l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités et SNCF Mobilités, les deux organismes conçoivent ensemble l'offre de transport collectif, Île-de-France Mobilités prend les décisions finales et finance (les tarifs, les services, etc.) et la SNCF met en œuvre les décisions et exploite les lignes. Le non-respect des indicateurs de satisfaction des clients expose la SNCF à un malus financier; à l'inverse, des bonus financiers sont prévus si les indicateurs sont respectés et dépassés.

Durant le déjeuner-causerie, Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal au ministère des Transports du Québec, a fait un état des défis actuels qui marquent Montréal et son agglomération dans le domaine du transport, notamment le grand défi de la congestion. Mme Rouleau a profité de son allocution pour annoncer la signature, le jour même du colloque, d'ententes contractuelles passées entre l'ARTM, en tant qu'autorité organisatrice, et exo, la STM, le RTL et la STL. Ces ententes ouvrent la voie pour toutes les prochaines ententes dans les décennies à venir et posent les bases des travaux de refonte et d'unification tarifaire du transport collectif (pour l'horizon 2020-2022).

M. Jean-Marc Beteille, délégué du Directeur du Département Bus de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), a tenu une conférence sur le système de contractualisation entre Île-de-France Mobilités et la RATP, du point de vue de l'opérateur de bus. Tout comme la SNCF dans le domaine du transport collectif en Île-de-France, la RATP est un opérateur en situation de monopole, qui sera ouvert à la concurrence à partir de janvier 2025. Les mécanismes de contrat sont sensiblement les mêmes que ceux entre Île-de-France Mobilités et la SNCF : Île-de-France Mobilités planifie le transport collectif et gère la rémunération, et la RATP s'engage à assurer un service de référence (en matière de qualité comme en matière de volume). Des indicateurs mesurent la performance et la qualité du service et déterminent ainsi si des bonus/malus doivent être appliqués ou non à la RATP pour le service rendu.

M. Pere Torres, directeur général de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), a décrit le fonctionnement et le travail de l'Autorité du transport métropolitain de Barcelone. Celle-ci est l'autorité organisatrice responsable des modes ferrés dans « l'aire métropolitaine de Barcelone » (c'est-à-dire, la proche banlieue de Barcelone). Pour l'ATM, il existe 3 types de contrats : (1) les « contrats-programmes », passés avec des opérateurs publics et qui garantissent la compensation du déficit des opérateurs par l'ATM sur la base du respect d'indicateurs de performance et de qualité, (2) les « contrats de concession », spécifique au réseau de tramway et qui sont passés avec un opérateur privé, (3) les « accords d'adhésion », pour les opérateurs de réseau routier interurbain et le réseau national des chemins de fer espagnols (RENFE) en Catalogne.

La journée s'est terminée par la deuxième conférence illustrant le cas de Barcelone, cette fois avec l'exemple de la gestion indirecte des sociétés de bus privées, qui a été présenté par Diego Fernandez, Responsable for Transport Contract Management de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). L'AMB est l'autorité organisatrice responsable des bus et du métro à Barcelone et ses villes voisines. L'AMB gère le transport selon deux modèles de gestion : (1) la gestion directe concerne les opérateurs publics du métro et du réseau de bus (il n'y a alors pas d'appel d'offres, c'est toujours la société publique de Transport Métropolitain de Barcelone – TBM – qui exploite de façon autonome le réseau de surface, l'AMB possédant 100 % des parts); (2) la gestion indirecte des opérateurs privés se fait par un « contrat de service » où sur une durée maximum de 10 ans, AMB compense les déficits (mais l'intégralité des risques sur les coûts et

une partie des risques sur les recettes sont à la charge de l'opérateur, avec des indicateurs de qualité qui responsabilisent l'opérateur dans la gestion de son service).