Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 40 (2003)
Heft: 1548

Artikel: Transports publics : le contrat à la française
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021237

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le contrat à la française

La France, malgré sa tradition centralisatrice, connaît la délégation contractuelle des prestations de transports publics. Le système en place est un modèle intéressant pour la Suisse.

La France, qui est si souvent étatiste à l'extrême, contractualise depuis longtemps ses prestations de transports publics. Les trains régionaux (les TER) sont organisés par les régions, les bus régionaux par les départements et les transports d'agglomération par des autorités organisatrices regroupant plusieurs collectivités publiques.

En Suisse, l'offre nationale est dans les mains des CFF, l'offre régionale est de la responsabilité des cantons, qui effectuent les commandes de prestations, alors qu'il n'existe pas de règles concernant l'offre urbaine. C'est souvent l'entreprise de transport elle-même qui détermine le niveau de l'offre. Seul le canton de Zurich s'est doté d'une véritable autorité organisatrice.

Une séparation claire des niveaux d'intervention

C'est ce dernier système qui est répandu en France dans les agglomérations et qui a poussé le plus loin la contractualisation, en mettant clairement en place trois niveaux d'intervention: les collectivités publiques (Etat, département, communes) qui déterminent le mode de financement et délèguent leur pouvoir d'organisation des transports publics à une autorité organisatrice, celle-ci commandant des prestations à des exploitants. Un système qui sépare très clairement les rôles et qui évite les interventions du politique sur le niveau d'exécution. Il permet de plus une planification, la fixation d'objectifs, avec une garantie de financement au-delà du budget annuel, qui rythme et limite toutes les collectivités publiques.

Dans la région parisienne, c'est le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) qui assume la fonction d'autorité organisatrice. Il étend ses compétences sur Paris et les sept départements qui l'entourent, soit sur la totalité des lignes de métro et de RER et sur 1 269 lignes de bus exploitées par une huitantaine d'opérateurs privés, en plus de la RATP.

Les entreprises de la région, par le «versement transport» et le remboursement de la carte Orange, prélèvements effectués en fonction du nombre de salariés, assurent 42 % du budget du STIF. Les voyageurs et les collectivités publiques contribuent chacune pour un quart.

L'évaluation de la qualité des services est primordiale

Le STIF se préoccupe avant tout de la clientèle: comme dans tout bon contrat de prestation, des indicateurs permettent de vérifier la qualité du service; ils sont utilisés pour déterminer la part de l'offre définie dans le contrat qui a été effectivement fournie. Ces indicateurs mesurent la régularité des trains, l'accueil aux guichets, la propreté des stations, la disponibilité des escaliers roulants, etc. Un système de bonus et de malus permet de récompenser ou de sanctionner les entreprises qui s'écartent des 96 % de l'offre définie dans le contrat.

Le STIF participe également à l'amélioration de la qualité du service en développant, ou en faisant développer par les entreprises, la sécurité, l'information aux voyageurs, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Il agit également sur la base de contrats passés avec les collectivités publiques pour la mise en œuvre de politiques touchant aux transports, comme l'insertion des jeunes avec la carte solidarité transport.

Une seule autorité en définitive, qui jouit d'une vision globale des transports sur un territoire donné, et qui en maîtrise le financement. *pi*

La voix de Zurich

L'expérience de terrain va-t-elle supplanter un débat idéologique marqué par les idées reçues? Le coup de gueule de la municipalité zurichoise pourrait bien marquer un tournant dans la politique d'asile.

L'exécutif de la métropole de la Limmat en a assez d'assumer les conséquences sociales et politiques d'une approche trop exclusivement répressive du problème de l'asile. Après le rejet de justesse de l'initiative populaire de l'UDC, en novembre dernier, cette intervention vient à propos: « Considérons les requérants d'asile d'abord comme des êtres humains et non comme de paresseux, des profiteurs et des criminels. Et quittons le terrain idéologique pour nous atteler à la recherche de solutions praticables et utiles ».

Ce discours ressemble à s'y méprendre à celui tenu par cette même autorité au début des années nonante au sujet du problème de la drogue.

Rompre avec des pratiques inefficaces

La scène ouverte et son cortège de misères faisaient alors accourir les télévisions du monde entier. La Ville de Zurich, cor-