



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

La

# LETTRE



© Cars Lacroix, Véolia Transport, Réseau OPTILE.

## Une feuille de route POUR LES TRANSPORTS PUBLICS EN GRANDE COURONNE

*Une grande couronne mieux desservie par ses transports en commun, telle est l'ambition du contrat qui a été signé entre le STIF et les entreprises privées de transport réunies au sein d'OPTILE.*

**L'idée de ce texte est de définir, sur ce territoire, les moyens à mettre en place pour offrir un service de transport plus efficace et de meilleure qualité** en dessinant les contours d'une politique de transports plus adaptée aux spécificités de la grande couronne. La démarche est programmée en deux temps. Un contrat de Type I d'une durée de quatre ans sur la période 2008/2011 qui permettra d'engager un premier travail entre les entreprises privées de transport et le STIF, étape nécessaire pour préparer à sa suite un second contrat de Type II, plus ambitieux car prenant en compte les paramètres territoriaux, tel que le maillage du bassin de transport.

**Véritable feuille de route pour les transporteurs et les collectivités territoriales,** le contrat revisite la carte des transports privés de la grande couronne tant au niveau de l'offre que de la qualité. C'est un maillage complexe. Chaque jour, plus d'un million de voyages est assuré par les 1 100 lignes du

réseau des entreprises privées adhérentes à OPTILE, un réseau composé de PME familiales, historiquement implantées dans la région, mais aussi de grands groupes de dimension internationale comme Véolia Transport, Kéolis ou Transdev. Ces entreprises interviennent pour assurer le transport public sur lignes régulières urbaines et interurbaines mais aussi le transport scolaire, voire le transport spécialisé.

“ **Le contrat revisite la carte des transports privés de la grande couronne tant au niveau de l'offre que de la qualité.** ”

**La première phase du contrat enrichie d'annexes,** un document d'une centaine de pages, contient des mesures précises que le STIF souhaite voir mettre en œuvre d'ici

à 2011, notamment en matière d'amélioration de la qualité du service et de la bonne réalisation des kilomètres, sur lesquelles l'entreprise s'engage. Il prépare les futures évolutions réglementaires européennes en associant à l'aspect financier l'ensemble de la "prestation transport".

À titre d'exemple, il aborde l'information des voyageurs notamment en situation perturbée comme les grèves, la communication sur le réseau, la lutte contre la fraude... À sa suite, le contrat de Type II permettra de fonder plus précisément la rémunération sur les coûts propres de chaque réseau et de préparer à la fois l'Autorité organisatrice et les entreprises à de futures mises en concurrence comme c'est le cas en province depuis de nombreuses années.

**Ce contrat est né d'une volonté commune STIF et entreprises privées** de transport arrivés ensemble à maturité pour contribuer à un meilleur service public pour les voyageurs de l'Ile-de-France.

# Un cadre plus cohérent

## POUR DES ENTREPRISES PLUS PERFORMANTES

*En signant ce contrat, le STIF et les entreprises privées s'engagent conjointement à transformer le dispositif actuel de conventions financières et le faire évoluer vers un véritable "système contractuel". Les signataires affichent ainsi leur volonté partagée de créer une dynamique allant dans le sens de la modernisation d'un dispositif devenu obsolète.*



© Véolia Transport

**Le système actuel repose sur le principe d'une rémunération** de toutes les entreprises franciliennes sur la base de la fréquentation des lignes. Le STIF contribue à hauteur de 80 % du chiffre d'affaires de ces entreprises, qui est de l'ordre de 450 millions d'euros, certaines collectivités locales apportant environ 35 millions d'euros de contribution d'équilibre sur leur réseau de lignes pour répondre à des besoins de déplacement locaux spécifiques. Les compensations tarifaires sont versées au titre de la Carte Orange et de la carte Imagine R sur la base du nombre de voyageurs comptés dans les bus.

**Du point de vue du STIF**, ce dispositif a ses limites. Il impose des engagements trop sommaires en matières d'offre et de qualité de service d'une part, et d'autre part, n'est pas incitatif pour créer des dessertes en dehors des heures de pointe sur des zones territoriales économiquement moins rentables. Pour le moderniser, il a été nécessaire de définir une véritable architecture contractuelle en deux temps, d'où les deux types de contrats successifs. Le contrat de Type I a été signé par toutes les entreprises au 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour une durée maximale de 4 ans. Il représente une étape nécessaire pour mettre en place, entreprise par entreprise, un système de suivi et d'amélioration de l'offre et de la qualité de service en inscrivant dans la continuité pour l'instant le mode de calcul des contributions du STIF pour ne pas déstabiliser les équilibres du

financement existant (collectivités locales, STIF, opérateurs) qui financent localement. Le contrat de Type II, quant à lui, abordera les deux volets territorial et financier. Il s'attachera à donner une meilleure cohérence du maillage des lignes de transport locales notamment au niveau du bassin. Il présentera toutes les caractéristiques d'un contrat de service public dans lequel les engagements de l'entreprise sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur le coût réel de la prestation. Il sera conclu

“ Ce nouveau dispositif favorise le rapprochement de l'Autorité organisatrice avec le terrain, lui permettant de nouer des liens plus proches avec les entreprises. ”

pour une durée de 6 ans. Ce nouveau dispositif favorise le rapprochement de l'Autorité organisatrice avec le terrain lui permettant de nouer des liens plus proches avec les entreprises. Il permet d'être plus exigeant tant au niveau de l'offre que de la qualité de service en incitant les entreprises à améliorer leurs performances, notamment par des systèmes d'intéressement financiers de type bonus/malus. Enfin, il assure la maîtrise financière avec, dans un premier temps, la mise en place d'un reporting financier rigoureux sur les résultats obtenus, puis, dans les contrats de Type II, une meilleure correspondance entre le coût des obligations de service public ainsi définies et la rémunération des entreprises.



© Véolia Transport

# Des voyageurs

## GAGNANTS

La démarche initiée par le STIF et les entreprises privées de transport se traduira à terme par une meilleure harmonisation du service à l'échelle de l'Ile-de-France et répond ainsi à une demande forte des voyageurs. En ce sens, le contrat fixe des objectifs très précis, tant au niveau de l'offre, c'est-à-dire le nombre de bus, leur fréquence, que de la qualité de service intégrant les notions de régularité, confort, information aux voyageurs, sécurité et accessibilité.



© Véolia Transport.

**S'agissant de l'offre de service**, trois engagements permettront aux voyageurs d'être assurés d'une desserte plus régulière et fiable. Le premier est d'importance puisqu'il incite les entreprises à une meilleure régularité des lignes en appliquant une sanction financière pour les dessertes non faites et en les obligeant à assurer la continuité du transport en cas de force majeure.

Enfin en période de grève, l'entreprise outre l'engagement de rechercher des services de remplacement, a l'obligation d'informer ses voyageurs au moins 24 heures à l'avance sur l'état du trafic prévisionnel. Elle sera pénalisée à partir du moment où le service est assuré à moins de 70 % sur la période de grève.

“ **Trois engagements permettront aux voyageurs d'être assurés d'une desserte plus régulière et fiable.** ”

**L'autre volet s'attache à la qualité de service** en introduisant un système de mesures valable sur toute la grande couronne. Une dizaine d'indicateurs ont été définis, servant de référent pour améliorer l'information, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, au confort et à la lutte contre la fraude. Sur le terrain, cela se traduira par des parcours de bus mieux signalés, matérialisés systématiquement par un affichage signalisant les horaires et/ou la fréquence de la ligne, le nom de l'entreprise

“ **Une dizaine d'indicateurs ont été définis, servant de référent pour améliorer l'information, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, au confort et à la lutte contre la fraude.** ”

et le descriptif du parcours du départ à l'arrivée. Les entreprises auront l'obligation d'alimenter la base de données francilienne des horaires (AMIVIF) avec les informations concernant l'actualité de leurs lignes, afin que les voyageurs puissent à tout moment être informés de la vie du réseau des transports en Ile-de-France (via Internet par exemple). Les bus devront répondre à des critères précis de propreté et de confort. La vétusté des véhicules est également prise en compte, l'âge maximal passant de 18 à 15 ans. Les entreprises devront aussi informer les personnes à mobilité réduite de la présence ou non d'équipements équipés de planchers surbaissés.

Le contrat définit les contours du service assuré par le conducteur. Il sera invité à respecter des règles de civisme et de courtoisie. Il précise 7 situations inacceptables jouant le rôle de ligne jaune à ne pas franchir. Enfin, il rappelle que la validation systématique des passes télébilletique à l'entrée des véhicules est la règle et que, plus généralement, chaque voyageur doit pouvoir justifier de son titre de transport à chaque montée dans un bus.



© Cars Lacroix.



© Cars Lacroix.

# Des collectivités locales PLUS IMPLIQUÉES



© Cars Lacroix

Conscient que les collectivités locales sont les mieux placées pour identifier les besoins locaux et être à l'écoute des voyageurs, le STIF grâce au contrat met en place un mécanisme de décision triangulaire redessinant les rôles de chacun : entreprise privée de transports, communes ou groupements de communes et Autorité organisatrice.

L'objectif est de créer une dynamique pour que les collectivités enclenchent un mouvement et favorisent ainsi un service de transport adapté aux attentes locales. Cette évolution est rendue possible par la succession des deux contrats, dans une démarche programmée et progressive d'individualisation de la relation entre le STIF et les entreprises,

sur des réseaux de bassin bien délimités. Les collectivités locales concernées par ces réseaux seront bien entendu étroitement associées à la réflexion sur le contenu du contrat de Type II avec OPTILE.

Elles seront également associées à la négociation individuelle des contrats en tant que contributeur financier local.

Concrètement, à l'issue du travail accompli grâce aux contrats, les collectivités locales pourront jouer pleinement leur rôle pour assurer une meilleure cohérence du maillage des lignes de transport à l'échelle du bassin et influencer sur la qualité du service rendu. Elles pourront si elles le souhaitent et, en accord avec le STIF, devenir à terme autorité organisatrice de proximité.

## Une meilleure lisibilité DU RÉSEAU DES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE



© Véolia Transport

Le STIF a engagé un travail en profondeur pour mieux faire connaître son champ d'action en tant qu'Autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et favoriser ainsi sa visibilité auprès des Franciliens. Le contrat engage les entreprises à respecter le cahier des charges relatif aux marques des lignes de transport mises en place.

À titre d'exemple, les lignes appartenant au réseau Mobilien devront respecter la charte Mobilien définie par le STIF.

De même, tous les véhicules participant à l'exploitation d'une ligne devront afficher le logo du STIF.

### Présentation d'OPTILE

**OPTILE, Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France**, rassemble l'ensemble des entreprises privées de transport de voyageurs en Ile-de-France, qui desservent **1 100** des 1 300 communes d'Ile-de-France, soit plus de **5 millions de Franciliens**. Elles exploitent près de **4 100 autobus** et autocars, soit la moitié du parc d'autobus et d'autocars circulant en Ile-de-France.

Ce sont **250 millions** de personnes qui chaque année utilisent le réseau de transports des entreprises privées de la grande couronne. Environ **80 entreprises**, PME ou centres d'exploitation ou filiales de grands groupes, tels que Véolia, Kéolis et Transdev, assurent ce service.

Avec plus d'un **million de voyages chaque jour**, les entreprises d'OPTILE assurent **60 % de l'offre** de transport urbain et interurbain de voyageurs, hors Paris et communes limitrophes.

#### OPTILE EN CHIFFRES

- 1 082 lignes régulières
- 152 millions de km parcourus chaque année
- 251 millions de voyages par an
- 5 400 conducteurs
- 4 100 autobus et autocars en service quotidiennement
- 26 000 points d'arrêt
- 900 points de vente
- 39 lignes inscrites au réseau Mobilien
- Chiffre d'affaires 2005 : 487 millions d'euros
- Croissance moyenne annuelle : + 3,2%



© Les Courriers de l'Ile-de-France