

Juin 2010

Le STIF prend le relais du SITUS

A compter du 1^{er} octobre prochain, le STIF - Syndicat des Transports d'Ile-de-France - prend la responsabilité du système de transport par bus du réseau SITUS. La Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne restera cependant associée dans une convention partenariale avec le STIF, dont la signature interviendra sous peu.



4 questions à ... **Jean-Daniel AMSLER,**

*Vice-président de la Communauté d'Agglomération en charge des transports et déplacements et du SITUS,
Premier adjoint au Maire de Sucy, Conseiller Général du Val-de-Marne*

Pourquoi signer une telle convention avec le STIF aujourd'hui ?

Jean-Daniel Amsler : le STIF doit assumer pleinement sa compétence exclusive en matière d'organisation des transports et se mettre en conformité avec les dernières réglementations françaises et les lois européennes*. Il procède ainsi à la régularisation de la situation juridique de 140 réseaux de bus en Ile de France, un travail considérable qui doit s'achever fin 2010.

Quelles seront les conséquences pour les usagers ?

JDA : pour la très grande majorité des usagers, la convention sera totalement transparente.

La Communauté continuera en particulier à assurer gratuitement les transports d'élèves pour les piscines et les centres aérés ainsi que les navettes de marché.

Cependant certains établissements scolaires ne pourront plus bénéficier de bons de transport gratuits pour les déplacements de groupes scolaires en heures creuses. Les directeurs devront, comme cela se pratique partout en Ile-de-France, se procurer des carnets de billets pour les sorties scolaires, en liaison avec les mairies. En revanche, le STIF nous oblige à **supprimer notre carte de gratuité SITUS** qui bénéficiait aux plus de 75 ans (et plus de 60 ans sous condition de ressources), et qui peut être remplacée pour les personnes non imposables de plus de 60 ans par la carte RUBIS.



Et que peut-on attendre comme améliorations de nos transports ?

JDA : le STIF impose aux transporteurs une amélioration de la qualité de service, avec 13 critères d'appréciation au lieu de 5 précédemment, dont notamment le respect des horaires et la propreté des véhicules, un parc de véhicules renouvelé plus régulièrement, avec des matériels plus confortables, accessibles et moins polluants (prises en compte de l'Agenda 21). A terme, nous bénéficierons d'une signalétique en temps réel, donnant le temps d'attente des passages de bus aux principaux arrêts.

Il faut savoir que 50% des recettes supplémentaires revenant au STIF sera affecté à l'amélioration de l'offre de transports sur notre territoire.

Nous demandons également du STIF un renforcement de l'offre sur nos lignes, en particulier le soir après 21 heures, notamment sur les lignes 5 et 10, et une modification de la ligne 6 qui pourrait desservir les zones d'activité entre Boissy et Sucy.

Nous bénéficierons également d'un renforcement du personnel d'encadrement affecté à notre réseau, pour lequel le STIF participe à hauteur de 100 000 euros par an.

D'autres évolutions souhaitées seront ainsi pilotées à l'avenir par la Communauté en liaison avec le STIF, notamment la rénovation de la gare routière bus de Sucy, une liaison au Nord de notre territoire vers la Gare RER des Yvris permettant ainsi l'accès à la ligne Eole par exemple, dans le cadre du Plan Local des Déplacements en cours d'élaboration.

Quelle sera la participation financière de la Communauté d'Agglomération ?

JDA : la participation de la Communauté a été ramenée de 2,2 M€ à 1,510 M€, sur une base forfaitaire et non révisable, et le budget alloué par le STIF à notre réseau est passé de 5,5 à 6,6 M€.

La communauté ne sera plus en risque sur le niveau de trafic, précédemment calculé tous les deux ans sur la base de comptages au résultat toujours un peu aléatoire. Le STIF a imposé aux sociétés de transport une réduction de ce coût à hauteur de 0,5% par an qui représente les gains de productivité demandés aux entreprises, et ce coût est indexé sur un indice d'inflation sectorielle.

Je regrette cependant le niveau de notre participation qui reste élevé si on le compare à la situation



des autres communes de la petite couronne parisienne qui bénéficient pleinement de la présence historique de la RATP, et j'espère que le STIF nous aidera à corriger progressivement cette situation.

**décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat et Règlement CE N° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux Services Publics de Transports de Voyageurs par Chemin de Fer et par Route.*

Comment reconnaît-on le réseau Optile ?

Le STIF va progressivement unifier par une couleur gris argenté tous les autobus des réseaux hors RATP.

Carte annuelle de transport RUBIS

Le Conseil général accorde la gratuité des transports, dès 60 ans pour les titulaires de la carte Rubis :



Carte Rubis : 8 € (+2€ avec la garantie vol et perte)

Les cartes sont accordées sans ou sous conditions de ressources, à des personnes domiciliées dans le Val-de-Marne depuis au moins un an.

Accord **sans** conditions de ressources :

- ✓ aux anciens combattants âgés de 60 ans et plus
- ✓ aux veuves d'anciens combattants âgés de 60 ans et plus
- ✓ aux veuves de guerre âgés de 60 ans et plus
- ✓ aux mères médaillées de la famille

française âgées d'au moins 60 ans, n'exerçant aucune activité professionnelle

- ✓ aux pupilles de la nation et orphelins de guerre âgés de 60 ans et plus
- ✓ aux personnes titulaires de l'allocation adulte handicapé

Accord **sous** conditions de ressources :

- ✓ aux personnes âgées de 60 ans et plus, non imposables sur le revenu ou dont le montant de l'impôt ne donne pas lieu à recouvrement (jusqu'à 61 euros), et n'exerçant aucune activité professionnelle
- ✓ aux titulaires d'une pension d'invalidité, non imposables sur le revenu ou dont le montant de l'impôt ne donne pas lieu à recouvrement (jusqu'à 61 euros) et n'exerçant aucune activité professionnelle

Cette carte nominative délivrée par les services sociaux du CG94 est **valable un an** sur les lignes OPTILE (transporteurs privés d'Ile-de-France), ce qui est plus favorable que la carte SITUS actuelle, limitée à notre seul réseau.

Cette carte n'est pas valable sur les lignes RATP ou SNCF Ile-de-France (par exemple la ligne 308) pour lesquelles existent les cartes Améthyste et Senior.

Les formulaires de demande sont disponibles :

- ✓ en Mairie,
- ✓ sur Internet

<http://www.cg94.fr/rubis>

Pour aller plus loin...

Le cadre juridique des contrats de type II et des conventions partenariales

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Île-de-France, qui sont assurés par la RATP, la SNCF Transilien et des entreprises de transports routiers privées, regroupées dans l'association OPTILE. A ce titre :

- Il définit les conditions générales d'exploitation, crée les titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit l'offre de transport et le niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs. Ces contrats précisent les prestations exigées de leur part et les financements qu'ils recevront en contrepartie. Ils comportent un système d'intéressement prévoyant des bonus et des malus attribués en fonction des résultats obtenus.
- Il coordonne la modernisation du système de transports publics franciliens, en définissant les principes des grands investissements publics, notamment les grands projets d'infrastructure prévus au Contrat de Plan État/Région, et en décidant des modalités de leur réalisation.
- Il assure le contrôle de la maîtrise d'ouvrage des projets. Enfin, il cofinance la modernisation ou la création des équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service, grâce au produit des amendes de circulation routière perçues en Île-de-France, dont il est affectataire à 50 %.
- Il est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.
- Il est compétent en matière d'organisation de transport des personnes à mobilité réduite (PMR), du transport des services à la personne et du transport public fluvial

Une compétence exclusivement dévolue au STIF

Dès sa création en 2001, la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne a été dotée de la compétence obligatoire Aménagement de l'espace, qui comprenait l'organisation des transports urbains, dans ce cadre le SITUS (réseau de transport créé par la ville de Sucy en 1965 et transformé en **Syndicat Intercommunal** des Transports Urbains de Sucy en 1977) transféré par **fusion obligatoire** avec la Communauté d'Agglomération est **devenu le Service Intercommunal** de Transports Urbains.

En conséquence, la Communauté a repris les conventions qui liaient le SITUS aux transporteurs privés CEAT et la SETRA, chargés de l'exploitation du réseau.

Toutefois, en Ile-de-France, et au titre du décret **2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat**, le STIF constitue la seule autorité compétente chargée de l'organisation des transports publics de personnes. Il est donc le seul établissement, **doté du pouvoir de décision concernant l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. La contractualisation directe entre le STIF et les entreprises s'impose donc.**

Une réglementation européenne qui harmonise les règles d'organisation et d'exploitation des transports publics

En effet, le Règlement CE n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dont l'objectif est d'établir des règles harmonisées de concurrence dans les services publics de transports ferroviaires et routiers nationaux et internationaux est entrée en vigueur depuis **décembre 2009**. Il impose, au terme d' **une période de transition de 10 ans avant une applicabilité totale** :

- **Une contractualisation obligatoire pour toute compensation financière en contrepartie d'une obligation de service public et/ou pour l'octroi de tout droit exclusif.**
- **Une limitation de la durée contractuelle des conventions de transport routier fixée à 10 ans, voire 15 ans si l'opérateur fournit des actifs significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services des transports objets du contrat.**
- **L'obligation pour les AOT (Autorité Organisatrice des Transports) de mettre en concurrence les contrats portant sur l'exécution des services publics :**
 - ✓ **de transport routier de voyageurs urbain et non urbain**
 - ✓ **de transport ferroviaire urbain (métro/tramways) et non urbain, à l'exception du transport ferroviaire lourd sur décision nationale (cf.transports ferroviaires nationaux et régionaux)**
- L'instauration au niveau européen d'une procédure de mise en concurrence obligatoire pour les conventions de délégations de service public et les marchés publics

Pour aller plus loin... (suite)

- **La possibilité, sauf interdiction par la réglementation nationale, d'attribuer directement des contrats de service public de faible montant et en faveur des PME disposant de 23 véhicules au maximum.**
- **La reconnaissance européenne de la possibilité pour une AOT d'exécuter son service public de transport en régie ou de le confier directement à un opérateur interne à la condition que ce dernier ne réponde pas à des appels d'offres en dehors du territoire de sa collectivité de rattachement.**
- **L'obligation pour l'opérateur principal, en cas de sous-traitance, d'exécuter lui-même une partie importante du service de transport.**
- **Une entrée en vigueur fixée au 3 décembre 2009 et une période de transition de 10 ans avant une applicabilité totale.**

Pour le STIF, il s'agit donc d'exercer pleinement et en **conformité avec le Règlement CE n°1370/2007** du 23 octobre 2007 sa compétence exclusive en matière d'organisation des transports en Ile-de-France issue

du décret **2005-664 du 10 juin 2005** portant statut du Syndicat.

Dès lors, l'intégration de l'exploitation du réseau SITUS dans l'architecture générale définie pour l'ensemble des entreprises privées de transports de voyageurs en Ile-de-France, **impose** :

1. de **mettre fin aux contrats entre la Communauté d'Agglomération et les entreprises de transport** CEAT et SETRA,
2. d'**élaborer un nouveau contrat d'exploitation** (CTII) à conclure **entre le STIF et les entreprises de transports** : le CTII
3. d'associer les collectivités territoriales à l'organisation du réseau, sous réserve d'une participation financière.

C'est dans ce cadre qu'une convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération et les entreprises de transport sera signée après approbation du conseil communautaire du 17 juin 2010 avec prise d'effet au **1^{er} octobre 2010**.

Historique du SITUS :

1965 : la Ville de Sucy-en-Brie crée son propre réseau de transport urbain pour pallier l'absence de lignes RATP sur son territoire et passe une convention avec les autocars Briard (absorbés ensuite par la SETRA) pour en assurer l'exploitation.

1970-1974 : les villes de Noisieu, Boissy-Saint-Léger et Ormesson s/Seine s'associent à Sucy entraînant l'intégration dans le réseau de lignes exploitées par la CEAT.

1977 : les 4 communes fondent le Syndicat Intercommunal pour la création et la gestion des transports Urbains (SITUS), présidé par Raymond Nerdo.

1978 : le SITUS passe une convention de type garantie de recette avec les transporteurs CEAT/SETRA

1989 : Jean-Daniel Amsler est élu Président du SITUS et fait entrer la ville de La Queue-en-Brie dans le syndicat.

1992 : au terme de deux années d'études, le réseau est redéployé comprenant notamment une nouvelle ligne (la ligne 6).

1996 : une charte de qualité est signée avec la région Ile-de-France pour l'aide à l'investissement pour les véhicules.

2001 : le SITUS est transféré à la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne, nouvellement créée.

2003 : la Communauté modifie le périmètre du réseau SITUS et passe une nouvelle convention pour l'exploitation de services de transport public avec la SETRA et la CEAT. Cette extension aux lignes 3 (de La Queue en Brie à la Gare RER de Champigny) et 4 (de Chennevières à la Gare RER de La Varenne) de la CEAT a permis un renforcement important des moyens alloués à ces deux lignes avec l'aide régionale à l'investissement dans les véhicules et corrélativement un renfort de l'offre le soir et les week-ends.

2008 : la ligne 4 est renforcée en journée, le soir et le dimanche avec un financement du STIF au titre du Contrat Urbain de Cohésion Sociale, CUCS.

Le SITUS c'est quoi en 2010?

11 lignes régulières

55 véhicules

80 conducteurs

2 millions de kms parcourus

3 300 000 voyageurs par an

Un budget global de
8,9 millions d'euros

La desserte
de quatre gares RER :
Boissy, Sucy-Bonneuil,
La Varenne-Chennevières et
Champigny

Une participation de la
Communauté d'Agglomération
de 1,5 millions d'euros par an
et du STIF
pour 6,6 millions d'euros.