



**Comité populaire
de Hanoi**



Région **Île de France**

**FONCTIONNEMENT DE L'AUTORITE ORGANISATRICE DES
TRANSPORTS DE LA REGION ILE-DE-FRANCE AU REGARD DU
CONTEXTE HANOÏEN**



Compte-rendu de la visite au Syndicat des Transports d'Ile-de-France
de Yann Maublanc

243A De La Thanh
Hanoi, Vietnam
e-mail : im-ville1@ftp.vn
Tel : (84-4) 7 66 25 57
Fax : (84-4) 7 66 25 59

Yann Maublanc

Septembre 2005

SOMMAIRE

PREAMBULE	2
I - Présentation générale	3
1 - La région Ile-de-France : territoire de compétence du STIF	3
2 - Création du STIF	3
3 - Contexte institutionnel et décentralisation	3
4 - Les missions du STIF	4
5 - Le budget du STIF	4
6 - Propriété des véhicules et des infrastructures de transport public en Ile-de-France	6
7 - Organisation interne	7
II – La contractualisation entre le STIF et les opérateurs de transport	8
1 - Les contrats avec la RATP et la SNCF	8
2 - Les contrats avec les entreprises du réseau OPTILE	10
III – Mise en œuvre de la politique tarifaire	12
1 - Outils tarifaires	12
2 - Connaissance du comportement des voyageurs	13
3 - Contrats et rémunération des entreprises de transport	13
4 - Relation avec les voyageurs	13
IV – Définition des orientations stratégiques en matière de transport public	14
1 - Les missions de la MEG	14
2 - Les outils à disposition	14
V – La gestion de l'exploitation	15
1 - Le service « offre de transport »	15
2 - Le Système d'Informations Géographiques	15
3 - Le département « qualité de service »	16
VI – Le suivi des projets d'investissement	17
1 - Présentation du projet devant le conseil d'administration du STIF	17
2 - Concertation préalable	17
3 - Le schéma de principe	17
4 - L'enquête publique	17
5 - L'avant-projet	18
6 - La réalisation	18
CONCLUSION	19

PREAMBULE

La région Ile-de-France qui entretient depuis 1989 des relations de coopération avec la ville de Hanoi dans les domaines de l'urbanisme et du transport est aujourd'hui un des partenaires du projet Hanoi Eco Trans soutenu par l'Union Européenne qui vise à améliorer les transports publics à Hanoi, notamment en améliorant les performances de l'autorité organisatrice de la ville.

C'est dans ce contexte qu'une visite au STIF d'un membre du projet était organisée du 6 au 9 septembre 2005 par Mathieu Guglielmi, chargé des relations institutionnelles et des affaires internationales au STIF, sur la demande du service des relations internationales de la Région Ile-de-France. Elle visait à comprendre et analyser le fonctionnement du STIF afin de s'inspirer de l'expérience de l'Ile-de-France dans le renforcement de l'autorité organisatrice de Hanoi.

Je tiens à remercier tous les membres du STIF m'ayant accordé un entretien lors de cette visite :

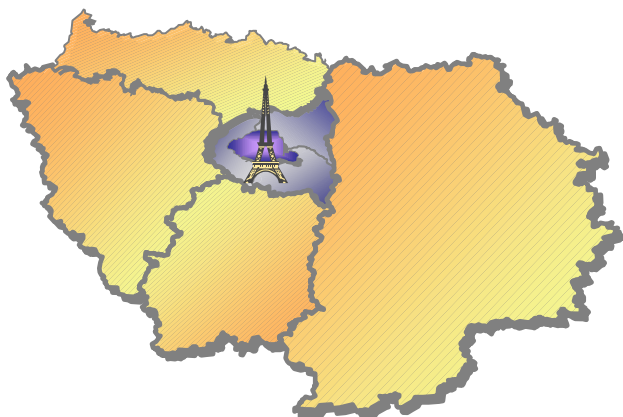
- M. Philippe Peyronnet, directeur général adjoint.
- Secrétariat général :
 - Mme Isabelle Saurat, secrétaire générale,
 - M. Mathieu Guglielmi, relations institutionnelles et affaires internationales,
 - Mme Murielle Kerbrat-Jacovella, programmation financière et contrats,
 - M. Didier Lebre, budget ordonnancement et commande publique,
 - Mme Sylvie Marty, affaires juridiques et patrimoine,
 - Mme Christelle Ragot, programmation financière et contrats.
- Direction du développement, des affaires économiques et tarifaires :
 - M. Olivier Nalin, directeur,
 - M. Serge Bernard, mission études générales,
 - Mme Anne Buffet, mission études générales,
 - M. Vincent Chartrain, mission études générales,
 - M. Didier Guilet mission institutions et économie des transports,
 - M. Philippe Louviau, projet télébilletique.
- Direction de l'exploitation :
 - Mme Isabelle Briend, offre de transports,
 - Mme Sophie Esteve, offre de transports,
 - M. Yves-Robin Prévallée, qualité de service,
 - M. Olivier Vacheret, offre de transports.
- Direction des projets d'investissement :
 - M. Laurent Fourtune, directeur,
 - M. Jean Fontvieille, projets de tramway,
 - M. Maurice Pierron, contrôle et suivi des projets,
 - M. Eric Schoenhenz, contrôle et suivi des projets.

Ce rapport qui s'adresse aux autorités de la ville de Hanoi, et notamment à l'autorité organisatrice, présente une synthèse de ces différentes rencontres.

I - Présentation générale

1 - La région Ile-de-France : territoire de compétence du STIF

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports de la région Ile-de-France. A ce titre il organise, coordonne et finance les transports publics sur le territoire de la Région.



Au niveau administratif, la région est formée de 8 départements (équivalents au Tinh vietnamien) : Paris, 3 départements très denses de proche banlieue, et 4 départements de deuxième couronne.

Les départements sont eux-mêmes divisés en communes qui peuvent se regrouper pour former des structures intercommunales.

Le réseau de transport public de la région est constitué de 16 lignes de métro, 2 lignes de Tramway, 5 lignes de RER, un réseau de train de banlieue étendu et 1254 lignes de bus.

2 - Création du STIF

La première autorité organisatrice des transports de la région parisienne a été créée en 1959 sous le nom de STP (Syndicat des Transports Parisiens) et couvrait alors une aire géographique restreinte, « la région des transports parisiens ».

En 1991 les compétences du STP sont étendues à l'ensemble de la région Ile-de-France afin de gérer de manière cohérente les transports publics d'une agglomération de plus en plus étendue.

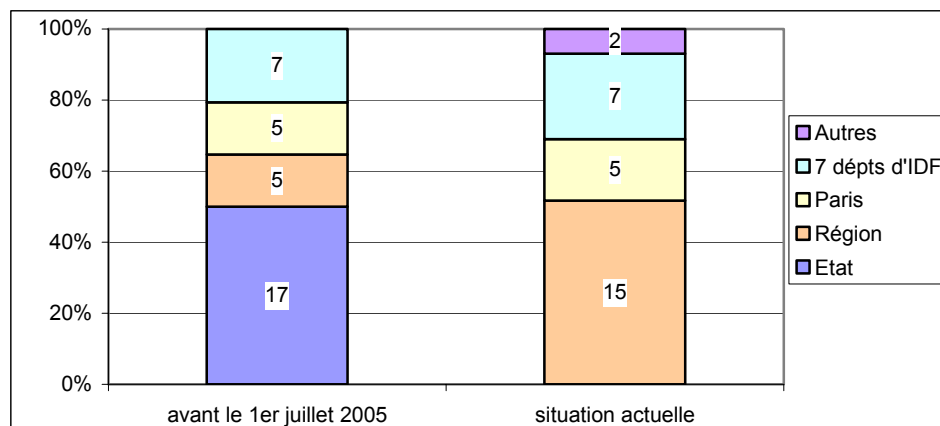
En 2001 le STP devient le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et cinq représentants de la région Ile-de-France font leur entrée au conseil d'administration du syndicat.

3 – Contexte institutionnel et décentralisation

Jusqu'en 2005, le STIF était géré par l'Etat en association avec les collectivités locales d'Ile-de-France. Le président était le préfet de région (représentant de l'Etat pour la région) et le conseil d'administration était composé majoritairement de représentants de l'Etat.

Depuis le 1^{er} juillet 2005, l'Etat ne compte plus de représentants au conseil d'administration du STIF. Le nouveau conseil, présidé par le président du conseil régional, est composé de 29 membres dont une majorité absolue (15) pour la région Ile-de-France. Les autres membres proviennent des collectivités locales franciliennes (départements et Ville de Paris). On compte également un représentant de la chambre de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et un représentant du collège des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France. Cette réforme s'accompagne d'attributions de nouvelles compétences (cf. I – 3).

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU STIF



4 – Les missions du STIF

Les missions du STIF sont de deux ordres :

a) Assurer le bon fonctionnement du réseau de transport public existant :

- désigner les exploitants et définir les conditions générales d'exploitation,
- créer les titres de transport et définir la politique tarifaire,
- définir l'offre de transport et le niveau de qualité de service dans le cadre de contrats signés avec les exploitants,
- **financer la plus grande partie du coût de fonctionnement des transports publics.**

b) Réfléchir à l'évolution des transports publics et mettre en œuvre des projets d'amélioration :

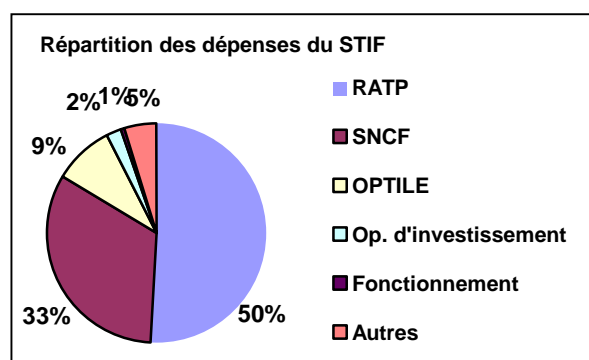
- piloter des études permettant d'apprécier l'opportunité et la faisabilité de nouvelles infrastructures,
- moderniser le système de transport francilien à travers les grands projets d'infrastructures,
- élaborer et réviser le plan de déplacement urbain (plan fixant des objectifs d'amélioration des transports dans une perspective de 2 à 5 ans).

5 – Le budget du STIF

a) Dépenses

92 % des dépenses du STIF soit plus de 3,5 milliards d'euros sont destinés à la rémunération des entreprises exploitantes de transport (RATP, SNCF, OPTILE). Cette proportion montre l'importance de la partie financement des transports en commun parmi les missions du STIF.

Elle est liée à une volonté forte de rendre les transports en commun abordables pour le plus grand nombre puisque trois quarts du coût réel des transports publics est pris en charge par le STIF (en grande partie via les entreprises d'Ile-de-France qui



financent le STIF par le Versement Transport, cf. b)) ; l'achat de titres de transport par les voyageurs ne couvrant qu'un quart du coût réel des transports.

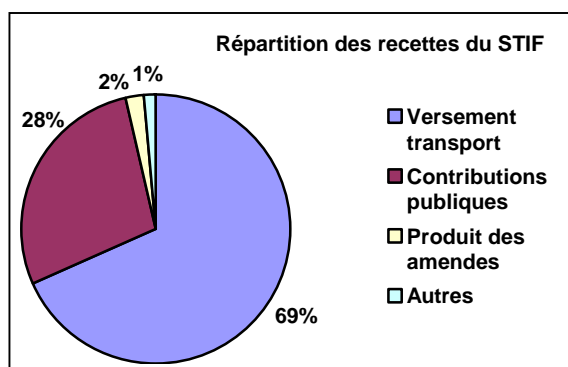
Les opérations d'investissement ne représentent que 2% du budget du STIF, il s'agit d'opérations visant à améliorer la qualité de service (informations aux passagers, vidéosurveillance, couloirs de bus...) financées par la moitié du produit des amendes perçu en Ile-de-France (cf. V – 3). Les principaux projets de développement des transports publics en Ile-de-France sont financés par l'intermédiaire du contrat de plan Etat-Région sans impliquer financièrement le STIF.

Le fonctionnement courant ne représente que 1% du budget car, avec environ 130 employés le STIF reste une structure de taille modeste. Cette part est cependant en augmentation constante du fait de l'attribution récente de nouvelles compétences au STIF.

b) Recettes

Le versement transport représente plus des 2/3 des recettes du STIF (2,6 milliards d'euros), il s'agit d'une taxe sur la masse salariale payée par tous les employeurs privés ou publics de plus de 9 salariés de la région.

Les contributions publiques représentent 28% des recettes du STIF soit environ 1 milliard d'euros, elles proviennent de l'Etat, de la Région et des départements d'Ile-de-France.



Le produit des amendes est le 3^{ème} poste de financement du STIF avec 83 millions d'euros. Il s'agit de la moitié du produit des amendes de circulation perçu en Ile-de-France. Cette recette est affectée à des investissements pour améliorer la qualité de service (cf. V – 3).

Par ailleurs, une autre source importante de financement des transports en commun en Ile-de-France qui ne transite pas par le STIF, est le remboursement obligatoire de la moitié de la carte orange (carte d'abonnement) par les employeurs d'Ile-de-France.

LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN ILE-DE-FRANCE (fonctionnement et investissement)

	En milliards d'euros	En %
Voyageurs	1,82	25,2
Employeurs (remboursement de la moitié de la carte orange)	0,62	8,6
Versement Transport	2,54	35,1
Etat	0,65	9,0
Région Ile-de-France	0,51	7,0
Départements d'IDF	0,60	8,3
Autres	0,48	6,7
Total	7,22	100

6 – Propriété des véhicules et des infrastructures de transport public en Ile-de-France

a) Biens dont le STIF est propriétaire en propre :

Le STIF est propriétaire en propre de ses locaux, d'un complexe immobilier et de cinq parcs relais.

b) Le réseau de métro :

Les infrastructures du réseau de métro exploité par la RATP sont propriétés du STIF mais affectées à la RATP.

La vente de ces infrastructures ne peut se faire qu'à l'initiative de la RATP mais l'autorisation du STIF est indispensable et le produit des ventes doit être réutilisé pour l'achat des biens de même nature.



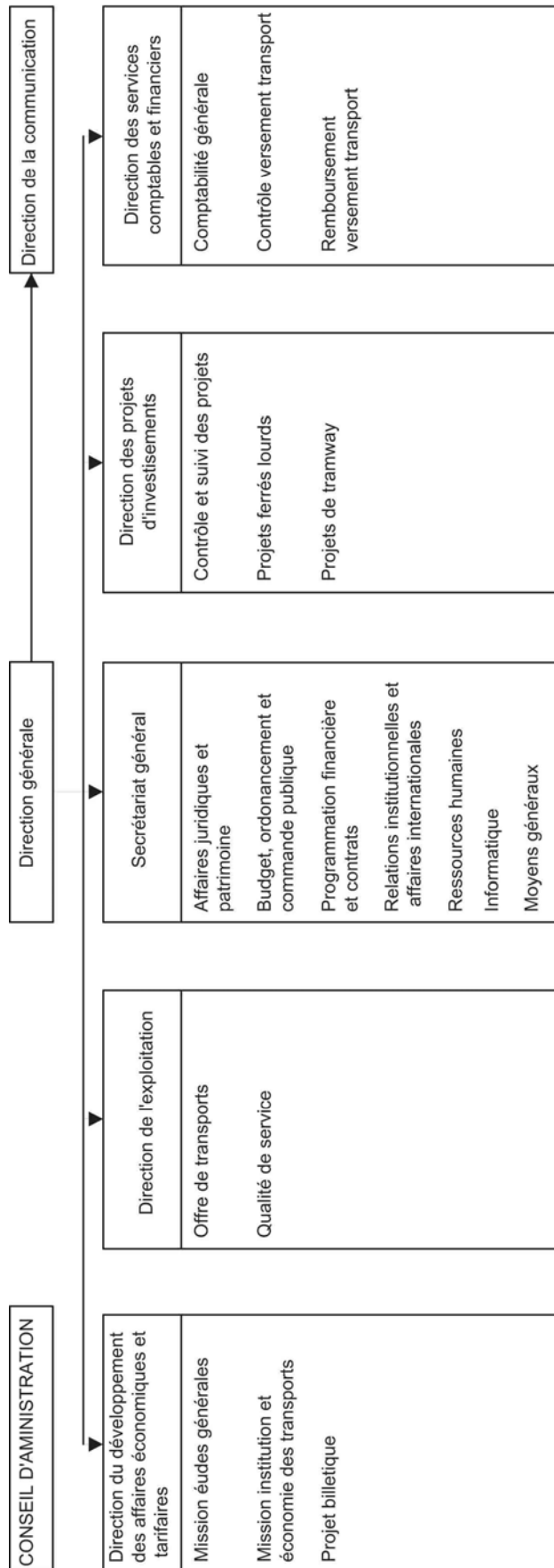
Les quais du métro sont propriétés du STIF mais affectés à la RATP

c) Le réseau ferré (hors métro) et le réseau de bus

Les infrastructures du réseau de bus (véhicules, abribus guichets) sont propriétés des exploitants.

En ce qui concerne le réseau ferré les infrastructures appartiennent à RFF (Réseau Ferré de France, établissement public industriel et commercial, propriétaire et gérant des infrastructures ferroviaires françaises) et leur exploitation relève de la SNCF. Toutefois, en application de la loi n°97-135 du 13 février 1997, la SNCF assure la gestion et l'entretien des infrastructures pour le compte de RFF une convention entre la SNCF et RFF en réglant les modalités et le prix.

7 – Organisation interne



II – La contractualisation entre le STIF et les opérateurs de transport

Le transport urbain est un service public qui relève de l'autorité publique, en l'occurrence l'autorité organisatrice, et sa mise en œuvre est du ressort d'opérateurs publics ou privés.

Les contrats ont pour but de définir les rôles respectifs de ces deux types d'acteurs dans une optique d'optimisation de la gestion, de maîtrise des dépenses et prise en compte de la qualité de service.

Le prix des titres de transport étant fixé volontairement bas par le STIF pour inciter les franciliens à utiliser les transports en commun, celui-ci doit verser une rémunération aux opérateurs pour leur permettre d'assurer leur équilibre économique. Le mode de calcul de cette rémunération est un élément clé des contrats.

Deux types de contrats sont passés avec les deux grands types d'opérateurs d'Ile-de-France :

- la RATP et la SNCF, deux entreprises publiques gérant les lignes ferrées de la région ainsi que les lignes de bus de Paris et de la proche banlieue,
- le réseau OPTILE qui est constitué de 80 entreprises privées gérant 1000 lignes de bus en banlieue.



1 – Les contrats avec la RATP et la SNCF

Les contrats avec les deux entreprises publiques sont établis pour des durées de 4 ans.

Le fondement des contrats est l'échange d'une prestation, à la fois en quantité et en qualité, contre sa rémunération. La rémunération se base sur une partie forfaitaire destinée à couvrir le déficit des entreprises à laquelle s'ajoute un mécanisme d'incitation financière.

a) La rémunération de base

Elle comprend :

- Les recettes totales de trafic qui visent à équilibrer les frais de fonctionnement courants de l'opérateur, et qui sont composées :
 - des recettes directes : il s'agit du produit du prix public des titres et du nombre de titres vendus. Elles sont perçues par les opérateurs puis réparties équitablement entre les différents exploitants.
 - des compensations tarifaires qui couvrent la différence entre les charges d'exploitation (coûts d'exploitation pour l'entreprise) estimées dans le contrat et les recettes directes perçues.

Il s'agit donc d'une rémunération fixe.

- La contribution forfaitaire qui vise à financer certaines charges spécifiques des entreprises publiques (retraites, emprunts, sécurité).
- La contribution incitative à la vente qui est versée par le STIF sur la base de 6% du total des ventes réelles de chaque opérateur.

b) Les incitations financières :

- Un intéressement lié au volume des ventes de titre de transport

Un objectif annuel de vente de titre est fixé dans le contrat, si le nombre de titres réellement vendus est compris dans une bande passante de plus ou moins 2% autour de cet objectif l'entreprise exploitante reçoit un intéressement positif ou négatif. Si l'on sort de cette bande passante l'intéressement est très faible car on considère que des facteurs externes à l'entreprise ont dû jouer et elle ne doit ni profiter de circonstances extérieures favorables ni subir les conséquences de d'événements négatifs qui ne sont pas de son ressort (grèves...).

L'objectif de ce mécanisme est d'intéresser les opérateurs à la vente de titres et de les inciter à mener une politique efficace de lutte contre la fraude.

- Un système de bonus-malus lié à la qualité de service.

La qualité de service est mesurée par une série d'indicateurs qui permettent à l'autorité organisatrice de définir le niveau de qualité qu'elle attend et de responsabiliser les exploitants sur les objectifs de qualité à atteindre. Ces indicateurs sont soumis à un système de bonus-malus. Si la situation constatée est meilleure que l'objectif fixé, la rémunération est affectée d'un bonus, dans le cas contraire elle est affectée d'un malus. Les résultats sont contrôlés par des bureaux d'étude mandatés par le STIF.

Exemple d'indicateurs de qualité de service pour le réseau de bus de la RATP

	Mobilier (bus en site propre de haute qualité)	Bus banlieue	Bus Paris
Régularité	X	-	-
Informations points d'arrêts	X	x	x
Attitude machiniste	X	x	x

- Enfin des pénalités pour non réalisation de l'offre prévue dans le contrat sont également prévues.

RECAPITULATIF : TABLEAU FINANCIER DES CONTRATS 2004 (en millions d'euro)

	SNCF	RATP
Recettes totales de trafic dont	1625	2725
<i>Compensations tarifaires</i>	817	1056
<i>Recettes directes</i>	808	1668
Contribution incitative à la vente	49	103
Contribution forfaitaire	296	677
Intéressement au trafic	16	17
Pénalité pour non-réalisation de l'offre	-0.2	0
Bonus (qualité de service)	2	8
Divers	-12	-20
Rémunération totale (HT)	1898	3511
Rémunération totale (TTC)	2002	3703

Les relations entre la STIF et les deux grands opérateurs franciliens ont toujours été atypiques du fait des particularités de la région Ile-de-France (région très peuplée abritant la capitale nationale) et du statut d'entreprises publiques censées représenter l'intérêt public, des deux principaux opérateurs. Le rôle de contrôle et d'organisation du STIF a longtemps été faible.

Cependant, dans un contexte réglementaire (notamment européen) poussant à la mise en concurrence des opérateurs de transport public, ceux-ci tendent à se transformer en entreprises à but commercial et le rôle de l'autorité organisatrice dans la défense de l'intérêt public devient crucial.

C'est pourquoi les contrats mis en place depuis 2000 font progressivement évoluer le rôle du STIF qui responsabilise financièrement la RATP et la SNCF en liant leur rémunération à la qualité du service rendu et en leur versant des intéressements liés aux ventes de titres.

Cependant si le risque industriel est bien assumé par les opérateurs, le risque commercial reste majoritairement assumé par le STIF alors que dans la majorité des contrats autorité organisatrice-opérateur en France les risques commerciaux et industriels sont assumés par l'opérateur.

2 - Les contrats avec les entreprises du réseau OPTILE

a) Caractéristiques générales des contrats

- La désignation des entreprises est sans limitation de délais mais les contrats sont renouvelés régulièrement.
- Comme pour les contrats avec la RATP et la SNCF les tarifs des titres de transport sont fixés par le STIF.
- La rémunération est liée à la fréquentation,
→ le risque commercial est assumé par l'opérateur car si le nombre de titres vendus est moins important, la rémunération sera aussi moins importante (alors que les charges restent les mêmes),

→ le risque industriel est également assuré par l'opérateur car si le niveau de charges est plus important que le taux estimé, le STIF ne réévalue pas les compensations.

- Les investissements (par exemple pour l'amélioration d'un arrêt de bus) sont réalisés par l'opérateur grâce à des financements additionnels du STIF.
- Le STIF est propriétaire des recettes.

b) Calcul de la rémunération

Les conditions tarifaires étant imposées par le STIF celui-ci verse une compensation aux entreprises pour leur permettre d'équilibrer leurs comptes.

Cette rémunération est assise sur l'usage des titres de transport utilisés par les voyageurs. Les coûts réels que représente un voyage-section (une section = 2,5 km) ainsi que le coût de prise en charge pour l'entreprise sont estimés. Puis, pour chaque titre de transport (tickets individuels, abonnements...), le STIF verse la différence entre le coût total du voyage estimé et la recette que reçoit l'opérateur pour la vente du titre.

Par exemple :

Si le coût réel d'un voyage est estimé à 0.5 euro par section + 0.5 euro pour la prise en charge

Et si un voyageur achète un ticket 1 euro et effectue un voyage de 3 sections :

Le coût réel du voyage de cette personne sera estimé à $0.5 \text{ euro/section} * 3 \text{ sections} + 0,5 \text{ euro} = 2 \text{ euros}$

La subvention versée par le STIF sera donc de :

$2 \text{ euros (coût réel du voyage estimé)} - 1 \text{ euro (recette de l'entreprise sur ce voyage)} = 1 \text{ euro}$

Ce système est complété par des dispositions particulières en matière de qualité de service : règlement d'exploitation, âge maximum du parc de véhicules, pénalités pour service non-rendus...

La rémunération principale est liée au nombre de voyages et à la longueur des voyages. Le STIF doit donc réaliser des comptages très précis pour distribuer équitablement la subvention aux opérateurs.

Dans la pratique, des sociétés consultantes sont sélectionnées par le STIF tous les deux ans pour réaliser ces enquêtes.

2 – Connaissance du comportement des voyageurs

La MIET organise des enquêtes destinées à lui permettre de mieux connaître les déplacements des franciliens en fonction de divers critères (zone de résidence, âge, sexe, titre de transport...). Elle lance également des enquêtes destinées à tester des « pistes » de nouveaux produits tarifaires.

Outre le recueil d'éléments nécessaires à la création ou à la modification des titres existants, **ces enquêtes servent de base à la détermination de la rémunération des entreprises de transport.**

3 – Contrats et rémunération des entreprises de transport

a) Contrats avec la RATP et la SNCF

La MIET participe à la mise en œuvre et au suivi financier des contrats passés avec la RATP et la SNCF :

- analyse des coûts, évaluation et suivi du trafic, des ventes de titres et des recettes directes
- fixation, pour chacun des titres de transport, de la rémunération des entreprises.

b) Rémunération des entreprises d'OPTILE

La MIET analyse les facteurs permettant de proposer une évolution du calcul des charges théoriques (basé sur le nombre de voyages et sur la longueur du trajet) et cherche à se doter d'instruments permettant, à terme, de passer des contrats avec ces entreprises.

4 – Relation avec les voyageurs

La tarification, les hausses de tarif, la qualité des réseaux de vente des titres, les irrégularités du service offert génèrent de nombreuses réclamations et demandes d'indemnisation qui sont traitées par la MIET.

IV – Définition des orientations stratégiques en matière de transport public

La Mission Etudes Générales (MEG) est chargée de définir les orientations stratégiques en matière de politique de transport public pour la Région Ile-de-France.

1 – Les missions de la MEG

- Elle analyse les besoins de mobilité des franciliens et leurs évolutions notamment à partir des résultats des Enquêtes Globales Transport (EGT, cf. IV – 2).
- Elle collabore à la révision du Schéma Directeur d'Ile-de-France (SRDIF).
- Elle conduit des études sur des territoires importants de la région afin de définir les projets d'infrastructures de transport en commun qui répondent aux besoins de déplacements actuels et futurs en fonction du développement urbain. Ces études permettent aux décideurs de disposer des éléments de choix nécessaires à la programmation financière des investissements (évaluation des coûts, intérêt pour la collectivité). Elles sont menées en association avec l'ensemble des partenaires concernés.
- La MEG établit l'actualisation annuelle du compte déplacement de personnes en Ile-de-France. Ce document présente, depuis 1981, le montant de la dépense totale liée aux déplacements de personnes en Ile-de-France, analyse les flux monétaires associés et propose une évaluation du coût social des différents modes de transport.
- L'évaluation des projets tant a priori qu'a posteriori (coûts tenus, interaction avec l'urbanisme ...) fait aussi partie des domaines d'action de la MEG. Elle expertise les évaluations de projets présentées au Conseil d'Administration du STIF.



La MEG participe à la révision du SDRIF

2 - Les outils à disposition

- L'enquête Globale Transport est commanditée par le STIF dans le but d'acquérir une connaissance détaillée de la mobilité des franciliens. Elle est réalisée de manière continue depuis 25 ans. Son principe est d'interroger tous les membres d'un même ménage sur les déplacements qu'ils ont effectué pendant un jour (la semaine et le week-end). Elle renseigne sur les caractéristiques des individus et sur leur comportement de mobilité (nombre de déplacements, motifs, modes de transport, etc...).
- La MEG dispose également d'un modèle de prévision des déplacements. Il s'agit d'un outil novateur fondé sur l'analyse du comportement des individus notamment dans la prise en compte des interactions entre destinations des déplacements et consistance des réseaux de transport. Le modèle est utilisé sur la plupart des études localisées pilotées par la MEG ou par la direction des projets d'investissement du STIF.

V – La gestion de l'exploitation

1 – Le service « offre de transport »

- La mission principale de ce service est de traiter les demandes de modifications de l'offre de transport (fréquences plus importantes ou extension de service sur une ligne de métro de bus ou de train...) émanant des élus ou des opérateurs.

Des schémas directeurs de ligne rassemblant des éléments diagnostic sur chaque ligne sont établis afin d'évaluer rapidement les conséquences d'éventuelles modifications de l'offre.

Par ailleurs, toute modification de l'offre entraînant une modification de la subvention que le STIF verse aux opérateurs, ces demandes sont évaluées financièrement avant d'être présentées au conseil d'administration.

Si une modification est acceptée, un avenant au contrat entre le STIF et l'opérateur concerné est réalisé.

- Des études générales visant à mettre en adéquation l'offre avec les demandes de transport actuelles et futures sont également menées.

- Enfin, le service « offre de transport » est chargé de conduire les enquêtes destinées à déterminer le montant de la rémunération versée aux entreprises du réseau OPTILE.

La rémunération que donne le STIF aux opérateurs OPTILE est liée au nombre de voyages et à la longueur de ces voyages, celle-ci est fonction du type de titres utilisés par les voyageurs.

Des enquêtes sont donc réalisées sur toutes les lignes du réseau OPTILE :

- Elles ont lieu une semaine tous les deux ans.
- Les enquêtes visent à déterminer le nombre de voyages sur chaque ligne mais aussi la répartition selon le titre de transport et la longueur du voyage.
- Elles sont réalisées par des sociétés privées qui passent un contrat avec le STIF.
- Les documents d'enquête et les rapports d'enquête sont normés. Un cahier des charges est réalisé par le STIF.
- L'échantillonnage est très strict car les enjeux financiers sont très importants.

2 - Le Système d'Informations Géographiques

La cellule « Système d'Informations Géographiques » (SIG) dépend du service « Offre de transport » mais peut être amenée à collaborer de manière transversale avec de nombreux services du STIF.

Ses missions principales sont :

- Gérer l'information

La base de données comprend 1200 lignes de bus sur lesquels 400 à 600 modifications sont apportées annuellement. Par ailleurs, le SIG comprend un fond de plan indiquant l'usage des voies, une photo aérienne, des statistiques de l'INSEE et des données provenant des opérateurs. Toutes ces données sont actualisées régulièrement.

- Exploiter l'information

La cellule SIG est également chargée de rendre les informations de la base de données les plus exploitables possibles par les différents services du STIF. Elle est saisie pour des demandes ponctuelles ou en appui à des études. Des fiches thématiques par zone, gare, commune et ligne de bus ont également été créées.

3 – Le département « qualité de service »

Ce service, financé par la moitié du produit des amendes de stationnement perçues dans la Région, est chargé de conduire une politique d'amélioration de la qualité de service sur l'ensemble des réseaux de transport franciliens. Il dispose d'un budget d'environ 200 millions d'euros par an qu'il est chargé de répartir entre différents projets.

Les principaux domaines d'action de ce service sont fixés dans le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France :

- L'amélioration de l'information :

Des systèmes permettant aux voyageurs de connaître la durée d'attente avant le prochain passage de leur bus ou métro sont installés.



Le système d'information SIEL dans le métro parisien

- La sécurité

Installation d'équipements de vidéosurveillance dans le métro et le RER.

- Mobilien

Mise en place d'un réseau de bus de haute qualité (site propre axial, aménagements pour handicapés...)

- L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Des gares et des stations de bus sont mises en accessibilité (ascenseurs...) et des arrêts de bus sont aménagés.



- Pôles d'échanges

Réaménagement de pôle d'échanges entre réseau ferré et réseau routier.

- Rénovation du matériel roulant

Achat de nouveaux trains.

Le département « qualité de service » est chargé de suivre la mise en œuvre de ces projets.

VI – Le suivi des projets d'investissement

Les grands projets d'investissement dans le transport public sont décidés dans le cadre du contrat de plan Etat – Région. La direction des projets d'investissement (DPI) du STIF est chargée de suivre la mise en œuvre de ces projets.

Si depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF peut légalement être maître d'ouvrage, il s'est, jusqu'à maintenant, contenté de désigner un ou plusieurs maîtres d'ouvrage extérieurs chargés de passer les marchés. Il s'agit en général de l'opérateur de transport (RATP, SNCF) et du propriétaire du domaine dans le cas de projets de surface (tramway, couloir de bus).

Les différentes étapes d'un projet depuis sa conception jusqu'à sa mise en service sont pilotées par le STIF.

1 – Présentation du projet devant le conseil d'administration du STIF

Cette première étape est indispensable pour pouvoir lancer la procédure. La DPI présente un projet sommaire comportant plusieurs variantes au conseil d'Administration pour validation.

2 – Concertation préalable

Il s'agit d'informer la population concernée par un projet et de recueillir ses opinions dès le début des études. Des registres sont tenus dans les communes et des réunions publiques présentant les grands axes du projet sont organisées. Différentes variantes sont présentées afin d'encourager la population à participer à la réflexion.

Cette première rencontre avec la population peut permettre de faire apparaître des problèmes non anticipés. Le projet peut alors être modifié avant de passer à l'étape du schéma de principe.

3 – Le schéma de principe

Le schéma de principe est une version plus aboutie du projet. Il doit tenir compte des résultats de l'enquête préalable et opter pour une variante. Il est soumis au vote du conseil d'administration du STIF. Si le vote est favorable, le projet passe à la phase d'enquête publique.

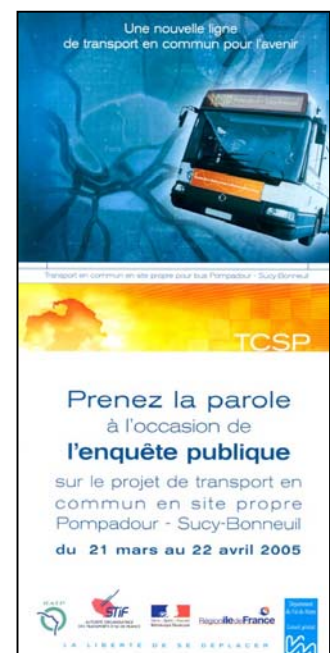
4 – L'enquête publique

Le document soumis à enquête publique reprend les options du schéma de principe et doit également inclure une étude d'impact. Deux types d'enquêtes publiques peuvent être organisées :

- un enquête d'utilité publique si des problèmes de foncier nécessitant des expropriations se posent,
- une enquête dite « Bouchardeau » dans le cas contraire.

Le projet est présenté à la population et une commission d'enquête impartiale composée de membres du tribunal administratif évalue l'intérêt public du projet. La prise en compte des opinions manifestées par la population lors de la concertation préalable est un élément important entraînant l'acceptation ou non du projet.

*Document produit par le
STIF à l'occasion d'une
enquête publique*



Il s'agit de l'étape clé pour la validation du projet, si la commission d'enquête valide le projet, rien, en théorie, ne peut empêcher sa réalisation.

5 – L'avant-projet

Il s'agit d'un nouveau document tenant compte des remarques de la commission d'enquête. Il est composé d'un programme, d'une convention de financement (contrat liant le financeur et le maître d'ouvrage) et d'un planning pour la réalisation des travaux.

6 – La réalisation

Elle doit être précédée de la réalisation d'un dossier de consultation des entreprises pour l'appel d'offre. Pendant cette phase le STIF assure le contrôle du maître d'ouvrage pour le compte de la collectivité. Il organise des réunions associant les collectivités concernées par le projet et le ou les maîtres d'ouvrage.

La DPI établit également un tableau de bord de l'avancement du contrat de plan Etat – Région.

CONCLUSION

La situation des transports en Ile-de-France diffère fortement de celle des autres villes françaises du fait de l'importance de la région au niveau national (capitale administrative, principale région au niveau démographique et économique...).

- La planification et la gestion des transports en Ile-de-France étant jugé crucial, c'est l'Etat et non les autorités locales qui contrôlait l'autorité organisatrice jusqu'au 1^{er} juillet 2005. A partir de cette date, dans un contexte général de décentralisation, la gestion du STIF a été confiée à la Région alors que ce sont des communes ou regroupement de communes (soit des collectivités beaucoup plus petites) qui gèrent les autorités organisatrices sur le reste du territoire français.
- Deux grands opérateurs publics, la SNCF et la RATP, exploitent la grande majorité du réseau de transport en commun régional. Du fait de leur statut d'entreprises publiques censées représenter l'intérêt public, ces deux grandes entreprises ont traditionnellement eu une grande influence dans les choix en matière de transport en Ile-de-France alors que le rôle de contrôle et d'organisation du STIF a longtemps été faible.
- Outre les deux opérateurs majeurs que sont la RATP et la SNCF, 80 entreprises privées exploitent 1000 lignes de bus en banlieue parisienne. Le STIF est donc confronté à un grand nombre d'opérateurs différents alors que dans les autres villes françaises un opérateur unique assure l'exploitation des transports publics.
- La majorité des infrastructures de transport en Ile-de-France n'appartient pas à l'autorité organisatrice. Cette situation est liée à la prédominance historique des opérateurs sur le STIF. Ainsi, jusqu'à la loi de décentralisation du STIF de 2004, celui-ci ne pouvait pas construire ni acheter d'infrastructures. Cette situation est particulière à la région Ile-de-France puisque dans de nombreuses villes françaises l'autorité organisatrice est propriétaire des infrastructures de transport public sur son territoire de compétence.

Malgré des contextes très différents, la région Ile-de-France et le comité populaire de Hanoi sont aujourd'hui face à un enjeu commun : le renforcement d'une autorité organisatrice des transports historiquement faible afin de garder le contrôle des transports collectifs urbains face à des opérateurs ayant le statut d'entreprises publiques mais qui tendent à se transformer en entreprises à but commercial. Dans cette optique, le STIF dispose de certains atouts que Tramoc, l'autorité organisatrice hanoïenne, ne possède pas :

- Une des missions principales du STIF est de financer le manque à gagner des opérateurs de transport, pour cela il dispose d'un financement propre très important qu'est le versement transport (imposition touchant toutes les entreprises et organismes publics de plus de 9 salariés de la région). A

Hanoi, l'ensemble du budget de Tramoc provient de la Ville. N'ayant pas de ressources propres l'autorité organisatrice peut se trouver en position de faiblesse par rapport aux opérateurs.

- Le STIF dispose d'une deuxième source de financement propre qui renforce son autonomie financière : le produit des amendes de circulation perçues en Ile-de-France. Cette ressource est affectée à des améliorations de qualité de service.

- Les contrats mis en place depuis 2000 font progressivement évoluer le rôle du STIF qui responsabilise financièrement les opérateurs. Leur rémunération est en effet liée aux ventes de titres pour la RATP et la SNCF et au nombre de voyageurs pour OPTILE. Dans les deux cas, les entreprises ont intérêt à inciter les franciliens à fréquenter leur réseau alors que la non-réalisation de l'offre prévue dans les contrats ne peut entraîner que des malus financiers.

De plus la qualité de service entre également en compte dans la rémunération des opérateurs.

A Hanoi, la subvention reçue par les exploitants est liée uniquement à la réalisation de l'offre. Si ce système permet d'éviter que les opérateurs ne se concentrent sur les axes les plus rentables au détriment des lignes à potentiel de fréquentation plus faible, il ne les pousse pas à améliorer la qualité de service et à attirer de nouveaux voyageurs.

- Enfin, le rôle du STIF ne se limite pas à gérer le réseau de transport public existant puisqu'il doit aussi réfléchir à l'évolution du réseau et piloter la mise en œuvre des projets d'amélioration.

Ces missions, assurées par la Mission Etudes Générales et par la Direction des Projets d'Investissement, sont capitales car elles apportent une vision prospective au travail du STIF. A Hanoi l'autorité organisatrice ne dispose pas de ces compétences et la question de la création d'une entité unique chargée de réfléchir à l'ensemble des projets de transport (bus et ferrés) et de gérer l'existant sur la province de Hanoi se pose donc. Cette évolution permettrait d'aboutir à une plus grande cohérence dans l'articulation des projets de transport.