

# CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 26 Juin 2009

---

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Commission n° 7 - Finances

DIRECTION DES TRANSPORTS

## RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 3/01

OBJET : Politique départementale en matière de transports publics : bilan et orientations stratégiques.

- Canton : tous

**RÉSUMÉ** : Ce rapport présente à l'Assemblée un bilan de l'intervention départementale en matière de transports publics depuis ses origines. Il prend acte des principaux résultats de l'étude de l'offre de transport réalisée par le Conseil général en 2006 et 2007 qui propose une centaine de pistes d'actions valables à l'échelle du territoire ou propres à chaque bassin de vie identifié. Dans un contexte régional en pleine mutation et face à la croissance sans précédent de la demande de transport sur l'ensemble de la Seine-et-Marne, mais aussi plus largement en Ile-de-France, le Département est amené à s'interroger sur l'évolution de sa politique pour les dix prochaines années. Outre son adhésion éventuelle au Plan de mobilisation, objet d'un rapport spécifique, il lui faudra très rapidement se positionner sur de nouvelles formes d'interventions en matière de réseaux conventionnés, mais aussi se déterminer sur l'issue des négociations actuellement engagées avec le STIF en vue d'une éventuelle délégation de compétence sur les circuits spéciaux scolaires et le transport des élèves et étudiants handicapés.

Depuis de très nombreuses années, bien que le Conseil général ne dispose pas de compétences spécifiques en matière de transport en commun, celles-ci relevant très largement du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), en tant qu'autorité organisatrice et de celle de la Région en terme de planification, notre collectivité s'est très largement impliquée dans le transport scolaire, le développement et l'amélioration des transports publics de voyageurs, et plus récemment dans la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

Il y a dix huit mois, je présentais les conclusions de l'étude sur l'offre de transport lors d'un colloque à l'université de Marne-la-Vallée, au cœur même du pôle Advancity - Ville et Mobilité Durable. A cette occasion, le Département a pu établir plus d'une centaine de propositions d'actions, à l'échelle de territoire, définis autour de la notion de bassin de vie.

Par ailleurs, les Seine-et-Marnais nous font part régulièrement de leurs préoccupations et de leur mécontentement croissants vis-à-vis des conditions de transports qu'ils vivent au quotidien, en particulier sur les réseaux ferrés du Transilien ou du RER. Et à chaque fois qu'ils sont interrogés sur

leurs aspirations et leurs besoins à satisfaire en priorité, ils indiquent très clairement la question des déplacements.

Or, que ce soit pour l'emploi, les études ou les loisirs, dans notre département plus qu'ailleurs, en Ile-de-France, la nature ou l'absence de support à la mobilité conditionnent souvent l'accessibilité même à ces services. Pour répondre à cet enjeu, le Conseil général se mobilise naturellement autour de ses compétences et au premier chef dans l'aménagement du domaine routier départemental. La mise en œuvre progressive du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables, et l'accompagnement financier des initiatives locales devraient favoriser le développement de liaisons douces en Seine-et-Marne. Nos investissements pour réduire la facture numérique et garantir à tous un accès au haut débit constituent, sans doute pour l'avenir, un autre moyen de développer les échanges depuis le cœur du département sans pour autant augmenter les déplacements.

Aussi, alors que nous allons engager, comme vous le savez, l'élaboration d'un projet de territoire, m'est-il apparu nécessaire d'engager au sein de notre Assemblée un débat de fond sur le rôle et la place future de l'intervention départementale en matière de transport en commun. Cela est d'autant plus important qu'à l'instar des autres départements franciliens, nous sommes actuellement interpellés par les autorités régionales (STIF et Région) sur trois domaines essentiels qui touchent, chaque jour, les déplacements de centaines de milliers de nos concitoyens :

- l'engagement de la Seine-et-Marne aux côtés de la Région, de tous les départements franciliens, du STIF et de l'Etat, dans un programme régional de rattrapage et d'investissement dans les transports structurants : Plan de Mobilisation en faveur des transports, complémentaire des initiatives gouvernementales sur le Grand Paris, dont nous aurons à débattre dans un rapport spécifique ;
- l'impact sur nos mécanismes conventionnels d'intervention directe (réseau Seine-et-Marne Express) et d'aides (réseaux conventionnés et lignes de bassins) du processus d'ouverture progressive à la concurrence du secteur du transport en commun routier engagé par le STIF (contrat de type II) en accord avec les entreprises d'OPTILE ;
- la sollicitation du STIF en vue d'une délégation de compétences aux Départements franciliens du transport des élèves et étudiants handicapés, mais aussi à ceux de grande couronne, de celle relative à l'organisation des Services Réservés à Titre Principal pour les Scolaires (SRTPS), plus communément appelés « circuits spéciaux scolaires ».

Compte tenu du caractère stratégique de ces questions et des conséquences organisationnelles et financières à moyen et long terme des décisions que nous devons prendre, il me semble nécessaire, dans un premier temps, que nous nous arrêtions sur un bilan partagé de l'intervention du Département en matière de transport de personnes depuis la décentralisation. Puis à l'issue d'une présentation sommaire du nouveau contexte institutionnel, je vous propose d'aborder les différents défis à relever à moyen terme.

## I- HISTORIQUE DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

Pour l'essentiel, l'intervention du Conseil général s'inscrit dans une continuité et relève d'un dispositif d'appui à l'émergence et au fonctionnement de lignes de transport et d'aide aux personnes.

### 1) En fonctionnement

#### • **Transports scolaires**

Depuis 1981, le Département a instauré, à travers son financement à 35 % aux côtés de l'Etat, et depuis 2005 avec le STIF, la gratuité des transports scolaires des élèves subventionnables sur lignes régulières (carte Optile) et sur circuits spéciaux.

En juin 1998, le Conseil général adoptait sa politique générale d'aide (50 % du prix public) aux titulaires de la carte Imagine'R scolaire que la Région venait de mettre en place, aboutissant, en septembre 2000, à une convention avec le GIE Comutitres ouvrant ce droit à l'ensemble des collégiens et lycéens du département.

Pour la dernière année scolaire dont les effectifs sont connus (2007/2008) :

- 29 300 élèves bénéficiaient de la gratuité au titre de la carte Optile,
- 13 545 élèves étaient transportés sur les circuits spéciaux
- 45 330 élèves bénéficiaient de la subvention départementale pour la carte Imagine'R

En outre, plusieurs dispositifs de moindre importance financière (élèves internes, abonnement scolaire sur les réseaux ferrés...) viennent compléter aujourd'hui l'intervention départementale qui s'élève à 21,3 M€ au budget primitif 2009.

#### • **Lignes conventionnées**

En juin 1984, le Département adoptait son Schéma départemental des transports collectifs et se dotait des outils d'intervention dans le domaine des transports publics routiers de voyageurs (élaboration de conventions type, d'un barème départemental fixant les coûts moyens des entreprises et d'une formule de révision). Il apportait ainsi son soutien à des lignes d'intérêt local et départemental.

En juillet 1991, le Département approuvait de nouveaux principes d'intervention en matière de transports collectifs de voyageurs, pour les lignes structurantes et les réseaux de bassins, se traduisant par :

- une méthode d'instruction unique des dossiers,
- des principes de conventionnement détaillant le niveau et le mode de calcul de la contribution départementale plafonnée à un déficit prévisionnel :
  - pour les lignes structurantes, rapidement nommées lignes Seine-et-Marne Express : 100 % en année 1 puis 70 % pour les années 2 à 5
  - pour les réseaux de bassins : 70 % en année 1, 60 % en année 2 et 50 % en années 3 à 5
- des conventions type entre le Département et les exploitants pour les lignes structurantes et entre le Département, les structures intercommunales et les transporteurs pour les réseaux de bassins.

En septembre 1993, le nouveau dispositif était complété par la création des lignes de bassins. Ces lignes peuvent bénéficier d'un soutien du Département pendant 5 ans maximum, de façon transitoire avant d'intégrer un réseau de bassin. La convention est conclue entre le Département et l'exploitant et l'intervention départementale s'élève à 50 % les 2 premières années, puis à 40 % les 3 dernières. En décembre 1993, était approuvé le nouveau barème départemental qui fixe un mode de calcul unique des différents postes de charge et du compte prévisionnel d'exploitation pour tous les transporteurs ainsi qu'une nouvelle formule de révision.

En janvier 1994, date de signature d'un protocole d'accord avec l'APTR et l'ADATRIF (devenues depuis OPTILE), 80 lignes bénéficiaient d'une aide financière départementale.

Ce dispositif est toujours en vigueur actuellement, il se traduit aujourd'hui par un soutien apporté à 12 lignes Seine-et-Marne Express, 3 lignes de bassin et 17 réseaux regroupant 184 lignes, et représente un montant prévisionnel de 5 150 000 € au budget primitif 2009.

- **Transport à la demande**

En janvier 2007, le Conseil général instituait dans la continuité de projets expérimentaux « Balade » et « Créabus » un nouveau dispositif « Proxibus » d'aide aux intercommunalités agissant en complémentarité avec les lignes régulières classiques. Ce dispositif concerne actuellement 3 territoires (Bassin Chellois, Orée de la Brie, Bassée) qui représentent 450 000 € (avec le financement d'Allobus) au budget primitif 2009 et plusieurs projets sont à l'étude.

- **Autres actions départementales en faveur des transports**

- Carte Améthyste et Rubis

En juin 1986, le Conseil général décidait d'apporter une aide aux personnes âgées et handicapées pour leurs transports sur les lignes SNCF et RATP (Améthyste demi-tarif) et OPTILE (Rubis). La carte Améthyste gratuite a été approuvée en mars 2005 au bénéfice des anciens combattants et veuves de guerre. Ces dispositifs représentent 3 M€ au budget primitif 2009.

- Mise à disposition d'abri-voyageurs

A partir de 1986, le Conseil général a mis en place un vaste programme d'installation d'abri-voyageurs, mis à disposition des communes. Aujourd'hui, 760 sont répartis sur l'ensemble du territoire, leur maintenance globale représente un montant de 710 000 €.

- Etudes générales de transport et participation aux Plans Locaux de Déplacements

Depuis quelques années, le Conseil général a élargi son intervention à travers la réalisation d'études spécifiques dans le domaine des transports mais aussi aux côtés des collectivités engagées dans la démarche du PDU.

- **Dispositif de transport à la demande des personnes handicapées PAM 77**

Inauguré en novembre 2008, PAM 77 constitue à ce jour la seule véritable compétence en matière de transport du Conseil général, exercée dans le cadre d'une délégation du STIF. Après 6 mois de fonctionnement, PAM 77 gérée à travers une délégation de service public (DSP) par Flex'Cité, compte plus de 900 abonnés et réalise en moyenne chaque jour de semaine plus de 200 courses sur tout le territoire, se situant en cela tout à fait en phase avec le plan de développement de la DSP.

## 2) En investissement

Jusqu'à ces dernières années, les interventions du Conseil général étaient le plus souvent ponctuelles et peu importantes.

Néanmoins, il convient de rappeler que dans le cadre du précédent CPER, le Département avait participé au financement d'Eole. Plus récemment, le Contrat Particulier Région-Département 2007-2013 marque une montée en puissance des investissements sur les infrastructures de transport pour un montant estimé sur cette même période de 24,35 M€ à travers notamment :

- une participation financière à la 1<sup>ère</sup> phase du TCSP Sénart – Evry,
- les études opérationnelles et une première tranche de travaux de liaison TCSP Sénart – Melun,
- différentes études de TCSP sur Marne-la-Vallée et la liaison Sénart - Marne-la-Vallée – Roissy,
- les travaux d'amélioration de liaison ferrée Meaux – La Ferté-Milon,
- le cofinancement des écrans antibruit sur Chelles et Vaires, ainsi que la participation du Département au programme de suppression de passages à niveau.

Par ailleurs, le Conseil général, dans le cadre d'une politique approuvée en 2005 et révisée en juin 2008 du fait du retrait de l'Etat, accompagne la montée en puissance des projets locaux de pôle PDU (6 contrats financés). De plus, après en avoir conduit les études, il a décidé de réaliser sous maîtrise d'ouvrage départementale, une large part des opérations du Comité d'axe Melun – Château-Landon.

Enfin, le Département a joué un rôle d'interface pour les subventions régionales accordées aux transporteurs pour les acquisitions et l'équipement des véhicules.

Globalement, sur les 5 dernières années, près de 2 M€ par an ont été consacrés en moyenne à ces investissements.

## **II- LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE L'OFFRE DE TRANSPORT (2006-2007)**

Il y a plusieurs mois, j'avais eu l'occasion de vous remettre la plaquette résumant les travaux conduits par nos services avec l'aide d'un cabinet extérieur dont je vous rappelle les traits marquants du diagnostic tant en terme de mobilité que d'offre.

- Tous modes confondus, en 2001 (date de la dernière Enquête Générale sur les Transports), près de 80 % des déplacements des Seine-et-Marnais s'effectuent au sein de notre territoire ;
- La part de l'automobile est très majoritaire avec près de 63 % alors que les transports en commun ne représentent que 13 % ;
- L'émergence de la notion de bassins de vie qui cristallisent les déplacements et autour desquels pourraient mieux s'organiser les transports en commun ;
- Un réseau structurant ferré (SNCF et RER) orienté vers Paris et fonctionnant assez mal ;
- Un réseau Seine-et-Marne Express complémentaire assurant les échanges interurbains entre les principaux pôles d'emploi et d'habitat de notre territoire ;
- Des besoins considérables à satisfaire tant en terme d'amélioration de la qualité de service, d'offres complémentaires ou de réponses aux nouvelles formes de mobilité et d'information voyageurs.

Lors du colloque de Champs-sur-Marne, sur les bases de ce constat, le Département avait fait état de plus d'une centaine de pistes de réflexions, valables à l'échelle du territoire ou propres à chaque bassin de vie identifié.

D'ores et déjà, certaines de ces propositions de la responsabilité de notre collectivité sont engagées comme l'extension à notre département d'Allobus ou la nouvelle ligne Seine-et-Marne Express « La Ferté-sous-Jouarre – Roissy » qui marque l'amorce d'une rocade des franges de la Seine-et-Marne en transport en commun. D'autres actions, comme le lancement à l'automne d'un site de covoiturage départemental, vont bientôt voir le jour.

Toutefois, la plupart de ces projets relève de la compétence du STIF, des acteurs locaux, ou des opérateurs de transport, c'est pourquoi, au sein de la dynamique de construction de notre projet de territoire, j'ai souhaité, pour aller plus loin, consacrer un temps d'échange particulier à cette thématique à travers des ateliers territoriaux des transports, qui se dérouleront au 4<sup>ème</sup> trimestre 2009. Ceux-ci devraient permettre d'évoquer l'ensemble de ces propositions à l'aune des évolutions institutionnelles majeures qui s'annoncent en matière de transport.

### **III- UN CONTEXTE RÉGIONAL EN PLEINE MUTATION**

#### **1) Une priorité régionale**

Comme vous le savez, la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982 ne s'applique pas à l'Ile-de-France, où pendant de très nombreuses années, grâce au Syndicat des Transports Parisiens (STP) puis au STIF, l'Etat exerçait un très large contrôle sur l'organisation et le financement des entreprises publiques de transport. Avec la décentralisation, la Région, à l'instar de ses homologues de province, dans un contexte de désengagement de l'Etat, a progressivement placé cette question au cœur de ses préoccupations à travers les différents contrats de plan.

L'acte II de la décentralisation en 2004 a marqué un tournant puisqu'il accordait la gouvernance des transports aux collectivités locales réunies au sein du STIF. Lors de l'installation du nouveau conseil en avril 2006, son Président a très largement indiqué qu'il souhaitait répondre aux besoins criants de la grande couronne. Depuis trois ans, de très nombreux chantiers ont été engagés par le STIF, tant en terme de pilotage (nouveaux contrats d'objectifs avec la SNCF, RATP et les entreprises d'Optile), de matériel (nouvelle automotrice « Francilien », commande des AGC, modernisation des rames SNCF, remplacement des rames les plus anciennes du RER A) et d'offre nouvelle, en particulier en grande couronne (Mobilien, offre supplémentaire liée au cadencement). De même, il a initié plusieurs démarches prospectives de type schéma directeur (accessibilité, informations voyageurs, révision du PDUIF).

A moyen terme, toutes ces actions vont, à n'en pas douter, concourir à une amélioration sensible de la qualité et de la quantité de l'offre offerte aux usagers.

#### **2) Mais une croissance sans précédent de la fréquentation**

A titre indicatif, pour illustrer la nouvelle attractivité des transports collectifs, notre réseau Seine-et-Marne Express a vu sa fréquentation moyenne passer chaque jour de semaine de 5 000 voyages en 2000 à 7 300 en 2004, puis à 14 330 en janvier 2009.

Ce phénomène enregistré dans l'Europe entière s'explique par la convergence de plusieurs éléments qui vont de l'impact de l'augmentation des carburants, en particulier en zone périurbaine, à la prise de conscience collective de la nécessité de faire évoluer les comportements, cela dans un contexte général de croissance de nos populations et des besoins en mobilité sur l'ensemble de l'Ile-de-France. Par ailleurs, la diversité de nos territoires seine-et-marnais, notamment en terme de densité d'habitants et d'accès à une offre de transport, apporte un degré de complexité supplémentaire qu'il nous faut aborder par des réponses adaptées et modulées selon chaque situation.

Avec la croissance de la demande, la question de la capacité des systèmes de transports se pose avec acuité, en particulier en zone centrale.

En effet, relativement ancien en terme d'infrastructures, le réseau de transport ferré d'Ile-de-France (métro + RER) atteint ses limites en terme de capacité au cœur de l'agglomération parisienne, et les échanges banlieue/banlieue, qui augmentent le plus en proportion, ne bénéficient d'aucunes véritables infrastructures de transport en rocade susceptibles de réduire la congestion des autoroutes urbaines.

La question de l'amélioration des transports publics en Ile-de-France est donc au cœur des débats actuels sur l'évolution de notre région, et notre collectivité se doit d'y jouer un rôle déterminant au service des seine-et-marnais.

Face à ce constat, le Conseil général doit prendre une place active aux réflexions actuelles qui ne sauraient marginaliser son territoire, et c'est là tout l'enjeu du rapport spécifique relatif au Plan de mobilisation en faveur du transport qu'il nous appartient d'examiner également dans la présente séance.

A travers le protocole d'accord proposé par la Région aux Départements franciliens et au STIF, il nous appartient ensemble d'engager un programme historique de remise à niveau des matériels roulants et des infrastructures et d'engager les projets de transport dont la Seine-et-Marne et l'Ile-de-France ont besoin pour maintenir leur compétitivité à l'horizon 2020.

#### **IV- FAVORISER L'ÉMERGENCE DE RÉSEAUX LOCAUX À L'ÉCHELLE DE BASSIN DE VIE DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DES CONTRATS DE TYPE II**

##### 1) Situation actuelle de la politique d'aide aux réseaux de transport

Depuis 1991, le Département finance le fonctionnement de lignes régulières de transport au travers de conventions portant sur des lignes Seine-et-Marne Express, des réseaux de transport et des lignes de bassin. En l'absence de mise en concurrence possible, un barème départemental a été négocié avec les exploitants, permettant de calculer de façon uniforme les coûts de transport et la participation des collectivités.

Initialement réservée à des réseaux de type interurbain et parfaitement adaptée à la création de réseaux sur des secteurs ruraux regroupant une population limitée (20 à 30 000 habitants), la politique en matière de réseaux s'est progressivement étendue, y compris sur un secteur plus urbain comme Marne-la-Vallée.

Puis de nouvelles orientations ont amené le Département à développer les conventions pour des réseaux préexistants et situés dans des zones plus urbaines : Roissy-en-Brie et Pontault-Combault, agglomération chelloise et Sénart.

Compte tenu de l'importance des déficits de plusieurs réseaux, le Département n'a pu assumer la charge initialement fixée à 50 % et a attribué des subventions forfaitaires, très hétérogènes, résultant d'arbitrages successifs.

Ces pratiques différentes ont amené plusieurs élus locaux et départementaux à s'interroger sur la lisibilité du dispositif et solliciter une harmonisation des pratiques.

## 2) Un élément de contexte à prendre en compte : le contrat Optile de « type 2 »

Les relations juridiques entre le STIF et les exploitants vont connaître des modifications très importantes dans les prochains mois. En effet, la mise en application progressive des directives européennes relatives aux obligations de service public va imposer de substituer au système actuel de rémunération des transporteurs basé sur la fréquentation de leur ligne, un système, plus classique, d'achat d'offre et de prescription d'un niveau de qualité de service par le STIF.

Cela va se traduire, au plus tard en 2011, par la généralisation des contrats de « type 2 » définissant l'offre, les infrastructures et investissements nécessaires pour sa réalisation et la qualité de service attendue, en contrepartie desquels les transporteurs seront rémunérés. Dans un second temps, à partir de 2017, la mise en concurrence des transporteurs devrait être généralisée (fin du système des « droits de ligne ») à travers, sans doute, de futures DSP.

Ces contrats rendront caduques l'ensemble des conventions conclues entre le Département, les EPCI et les transporteurs. Ainsi, le rôle des EPCI, et plus encore celui du Département, dans la définition et le financement de l'offre doivent-ils être entièrement repensés.

## 3) Définition des quatre réseaux « pilotes » en Seine-et-Marne

Au stade actuel, le STIF a engagé l'élaboration de 10 contrats « pilotes » sur un nombre total de contrats estimé à environ 135 pour couvrir les 1 000 lignes qui parcourent l'Ile-de-France.

Quatre de ces contrats « pilotes » se situent sur la Seine-et-Marne dont les trois premiers relèvent de réseaux conventionnés avec le Département.

- réseau GOËLYS , conventionné avec le Syndicat mixte de la Goële,
- réseau APOLO 7, conventionné avec le Syndicat intercommunal du bassin chellois et des communes environnantes,
- réseau SENART BUS, conventionné avec le SAN de Sénart,
- réseau TRAM, géré par la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine.

La nouvelle architecture conventionnelle conçue par le STIF comprend 2 éléments distincts qui ont pour vocation, dans le respect de la réglementation en vigueur, de préciser le rôle de chaque partenaire sur le périmètre d'un bassin de transport.

Un contrat STIF / transporteur assurant :

- une seule et unique économie contractuelle par réseau,
- contractualisation, dans un premier temps, à niveau d'offre constant et à iso-budget,
- transparence sur l'économie du réseau à travers un « business plan » (plan de développement),
- renforcement des exigences en terme d'offre et de qualité de service.



Une convention tripartite entre le STIF, une ou plusieurs collectivités et le transporteur déterminant :

- le niveau de participation financière réciproque,
- les règles du jeu en matière d'évolution de l'offre (intervention et financement),
- le rôle des collectivités dans la gestion du réseau (suivi de la qualité de service, relation avec les voyageurs, interface avec les dispositifs et les investissements locaux en faveur des transports en commun).

Les conventions devraient être conclues pour les réseaux « pilotes » avant l'automne 2009. Le Département se doit donc à la fois de prendre le temps de repenser la légitimité, les modalités et montants de son intervention financière aux réseaux de transport, mais aussi de conclure les premières conventions dans les tous prochains mois.

Dans ce contexte, je vous propose que le Département examine à travers les premiers contrats pilotes s'il doit pérenniser son intervention, et dans l'affirmative comme je l'estime aujourd'hui, dans quelles conditions (assiette, taux de participation, harmonisation des aides accordées) et pour quelles missions.

Il est en effet probable qu'un éventuel désengagement du Département engendrerait une fragilisation de ces réseaux et entraînerait des réductions de l'offre de transport dans plusieurs territoires.

Enfin, le moment venu, il nous faudra négocier avec le STIF et les transporteurs des contrats de type II et les conventions tripartites afférentes pour poursuivre le développement du réseau interurbain Seine-et-Marne Express, partiellement labellisé Mobilien.

## **V- L'ÉVENTUELLE DÉLÉGATION DE COMPÉTENCE RELATIVE AUX SERVICES SPÉCIAUX RÉSERVÉS À TITRE PRINCIPAL POUR LES SCOLAIRES « SERVICES SPÉCIAUX SCOLAIRES » ET AU TRANSPORT DES ÉLÈVES ET ÉTUDIANTS HANDICAPÉS**

### 1) Contexte

La loi du 13 août 2004 a confié au STIF, par transfert de l'Etat, le soin d'organiser les transports scolaires et de rembourser le transport des élèves et étudiants handicapés. En tant qu'autorité organisatrice, celui-ci est également responsable de la tarification des transports scolaires. Initialement, la loi avait prévu un délai de trois ans pour préparer le cadre d'une éventuelle délégation aux Départements.

En raison des retards pris notamment dans les transferts de personnel entre l'Etat et le STIF, un nouveau texte législatif a prolongé jusqu'à la rentrée 2011 la période transitoire, et également prévu la possibilité de subdélégation.

Le périmètre de cette éventuelle délégation au profit du Département concerne :

- les « circuits spéciaux » (organisation et financement),
- le transport des élèves et étudiants handicapés (organisation et financement),
- un rôle de coordination et de contrôle des ayants-droit sur les lignes régulières à vocation scolaire qui n'est pas sans lien avec le chapitre précédent sur les contrats de type II.

## 2) Éléments de négociations

Les négociations qui se sont engagées depuis plusieurs mois avec le STIF partent du constat partagé qu'à l'image de ce qui se passe en province, le département constitue sans aucun doute l'échelle pertinente pour une gestion efficace et équitable des transports scolaires.

A cet égard, il convient de souligner que nos services interviennent au quotidien avec les agents aujourd'hui dispersés dans différents services de l'Etat (Inspection d'académie, DDEA, Préfecture), agissant pour le compte du STIF, pour donner de la cohérence à un dispositif aujourd'hui peu lisible pour les familles et les élus locaux.

Il est sans doute nécessaire d'aller plus loin, et de permettre la constitution, à court terme, d'un véritable pôle de compétence unifié sur ce dossier qui relève le défi de l'amélioration des conditions de transport de nos enfants. Mais cela ne doit pas se faire sans des garanties précises et durables, que cette délégation n'entraîne pas de nouveaux transferts de charge que notre collectivité ne saurait assumer.

En particulier, il convient que certaines spécificités seine-et-marnaises, dérogoires aux dispositions régionales (absence de critères de distance et prise en compte des transports de midi pour les RPI) soient réellement intégrées par le STIF dans le futur règlement régional des transports scolaires. A cet égard, l'uniformisation envisagée à 3 km du seuil d'éligibilité au financement du transport me semble être un élément de progrès pour de nombreuses familles seine-et-marnaises.

Le Département, acteur historique du transport scolaire, est prêt à assumer cette responsabilité nouvelle, mais pas à n'importe quel prix, c'est là tout l'enjeu des discussions actuellement menées avec le STIF.

Si cette négociation devait aboutir, ce que je souhaite, il nous faudra alors très rapidement mettre en place une organisation opérationnelle : créer la nécessaire fusion des équipes actuellement dispersées et préparer les échéances, notamment en terme de commande publique de la rentrée de septembre 2011. De même, il conviendra d'aller à la rencontre des actuels organisateurs locaux (près de 150 communes et syndicats intercommunaux en Seine-et-Marne) qui pourraient éventuellement conserver un rôle de proximité, mais sous une forme nécessairement différente.

Au cas où nous ne pourrions pas arriver à un accord avec le STIF, il lui appartiendra alors de se préparer à gérer seul, et sans doute localement, cette question.

Dans un premier temps et quelle que soit l'issue de ce dossier, il convient, avec le STIF, de régulariser la situation financière de deux agents départementaux mis à disposition de l'Etat (DDEA) agissant au quotidien sur l'organisation du transport scolaire, dont les salaires étaient remboursés par ce dernier dans le cadre d'une convention de 1982, dénoncée par celui-ci depuis 2005.

## CONCLUSION

Compte tenu de ces éléments, je vous propose, dans l'attente d'un rapport général fixant la politique départementale pour les dix prochaines années, au regard des résultats de la concertation qui va s'engager à l'automne à l'occasion de l'élaboration du projet de territoire avec les ateliers territoriaux des transports, de prendre acte de ce bilan et des orientations relatives :

- à la participation à titre expérimental du Département aux premières conventions multipartites liées au contrat d'exploitation de type II décidées par le STIF sur le territoire seine-et-marnais,
- à l'élaboration d'une nouvelle politique départementale harmonisée d'aide aux réseaux,
- à la poursuite des négociations avec le STIF d'une éventuelle délégation de compétences en matière de transport scolaire, y compris celui des élèves et étudiants handicapés respectant les spécificités seine-et-marnaises.

Le Président du Conseil général,

Vincent ÉBLÉ



Dossier n° 3/01 des rapports soumis à la commission  
n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Rapporteurs : M. AUBERT  
Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

MME TALLET  
Commission n° 7 - Finances

---

Séance du 26 Juin 2009

OBJET : Politique départementale en matière de transports publics : bilan et orientations stratégiques.

**LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,**

Vu le rapport du Président du Conseil général,

Vu l'avis de la Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie,

Vu l'avis de la Commission n° 7 – Finances,

**DECIDE**

De prendre acte du rapport présentant un bilan et des orientations relatifs à la politique départementale en matière de transport.

LE PRESIDENT,

V. ÉBLÉ

