

SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

ALLOBUS ROISSY CDG

DECISION

prise dans sa séance du 15 avril 1998

Le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens,

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et notamment son article 1er,

Vu l'article 127 de la loi de finances pour 1984 n° 83-1179 du 29 décembre 1983 prorogeant les dispositions de l'article 1er de la loi n° 77-1410 du 23 décembre 1977, relative à l'organisation des transports de voyageurs en Région Ile de France,

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et notamment ses articles 1er et 6 bis,

Vu le décret n° 59-1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du Syndicat des Transports Parisiens

Vu la loi n° 71-559 du 12 juillet 1971 modifiée relative à l'assujettissement de certains employeurs de Paris et des départements limitrophes à un versement destiné aux transports en commun de la Région Parisienne et notamment son article 3,

Vu sa décision du 9 octobre 1997, lançant à titre expérimental une desserte par lignes régulières virtuelles fonctionnant 24 heures sur 24, chaque jour de l'année de la plateforme aéroportuaire Charles de Gaulle,

Vu la note jointe à la présente décision

DECIDE

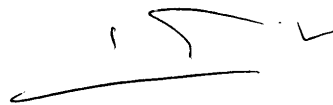
ARTICLE 1^{er} : est approuvée la poursuite de la desserte par lignes virtuelles de la plate-forme aéroportuaire Charles de Gaulle à partir des communes de Sarcelles, Goussainville et Tremblay en France dans le cadre d'une convention d'une durée de 2 ans renouvelable 2 fois à passer entre les C.I.F. et le S.T.P.

ARTICLE 2 : est approuvée la création d'une ligne desservant Villiers le Bel

ARTICLE 3 : délégation est donnée au Président du S.T.P. pour signer toutes pièces, protocoles, conventions ou tout autre document afférent à cette opération.

ARTICLE 4 : le montant maximum de la contribution du S.T.P. est pour chacune des deux premières années fixé à 10.5 M.F. T.T.C. aux conditions économiques actuelles.

Le Préfet de la Région Ile de France
et du Département de Paris,
Président du Conseil d'Administration
du Syndicat des Transports Parisiens

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal line at the bottom, a vertical line on the left, and a series of loops and curves on the right.

Jean-Pierre DUPORT

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 15 avril 1999

ALLOBUS ROISSY-CDG

La zone de l'aéroport Charles de Gaulle présente trois particularités fortes au niveau des emplois:

- leur nombre important dont une forte proportion de faiblement qualifiés,
- une évolution très favorable,
- et bien souvent une organisation du travail fondée sur une amplitude de 24 heures avec des séquences de travail irrégulières.

Les deux premières expliquent la forte attractivité de la zone pour les populations défavorisées; en revanche, la troisième pose le problème de l'amplitude et du niveau d'offre de service des transports collectifs.

Si pour les plus aisées d'entre elles l'utilisation d'une voiture permet de suppléer cette insuffisance, il n'en est pas de même pour celles à revenus modestes ou pour celles qui recherchent un emploi. C'est pourquoi, le Conseil du STP avait décidé, lors de sa séance du 9 octobre 1997, d'expérimenter un système de transports collectifs offrant une bonne qualité de service et accessible sans supplément de prix aux porteurs de cartes orange - de façon à répondre aux besoins des populations concernées.

Le service lancé le 30 mars 1998, sur les trois lignes reliant la plate-forme aéroportuaire CDG à :

- Sarcelles et Garges les Gonesses
- Goussainville
- Tremblay en France et Villepinte,

s'appuie sur une "centrale de mobilité" chargée d'une part, de répondre aux demandes des clients, d'autre part d'optimiser les courses.

Les caractéristiques actuelles du service sont les suivantes :

- desserte 24 heures/ 24, 7jours / 7 de la plate-forme aéroportuaire de Roissy CDG par des lignes régulières virtuelles à fréquence de la demi-heure,
- possibilité de réserver ou de modifier une réservation avec un délai de préavis très court (1 heure) auprès de la centrale de mobilité pour les personnes abonnées (l'abonnement est gratuit).

Ce système permet, au plan économique, grâce à la réservation obligatoire d'optimiser les

courses et de rechercher l'itinéraire le plus approprié. En outre, aux plans de la sécurité et de la convivialité la connaissance des clients par les conducteurs constitue un atout.

I BILAN

Il convient au préalable de rappeler que ce système n'est pas conçu pour optimiser un taux de remplissage (ce qui est le cas, par exemple, des services ne circulant qu'en heure de pointe), mais pour assurer un service au client, fût-il le seul.

I – 1 Caractéristiques du service actuel

Par rapport au projet initial et compte tenu des demandes des clients potentiels et des vœux des collectivités territoriales desservies, le produit a évolué de la manière suivante :

- desserte de l'ensemble de la plate-forme,
- fonctionnement du service Allobus 24h/24h en permanence et non plus en complément des lignes régulières (sauf sur la ligne desservant Tremblay en France),
- accessibilité de la centrale de mobilité 24h/24h et non plus jusqu'à 19 heures, donc possibilité de réservation une heure à l'avance 24h/24h.

Compte tenu de ces modifications et pour répondre aux besoins réels de la clientèle, le nombre annuel de kilomètres parcourus a presque doublé (il est passé de 890 000 km à 1 706 000 km au cours de la première année de fonctionnement).

Le nombre théorique de courses sur l'ensemble des 3 lignes est de 267 ; à l'heure actuelle, le nombre effectif de courses utiles réalisées est de 200/ jour¹.

I – 2 Trafic

Les études préalables misaient sur un trafic de l'ordre de 52 000 voyages annuels, soit une moyenne hebdomadaire de 1 000.

La réalité a été toute autre ; en effet, la réponse de la clientèle à ce nouveau service a été :

- d'une part, exceptionnellement rapide : en fin de première semaine, le trafic était de 800 voyageurs ; il est passé à 2 000 après un mois et a franchi la barre des 4 000 après quatre mois,
- d'autre part, très forte : pour la première année de fonctionnement, le trafic s'élèvera à plus de 230 000 voyages, soit une moyenne hebdomadaire de 4 400 ; à l'heure actuelle cette moyenne est de l'ordre de 4 700 à 4 800.

Compte tenu du nombre de courses réalisées, le taux de remplissage est, par course utile, de 3.15 voyages pour la première année de fonctionnement ; à l'heure actuelle, il est de l'ordre de 3.36.

I – 3 En conclusion :

Cette expérimentation constitue un grand succès et montre que ce nouveau service répond à l'attente des habitants de la zone; en outre, ayant la particularité d'avoir su capter une

¹) La prise en compte des trajets à vide majore cette valeur d'environ 10%

importante clientèle auparavant utilisatrice de la voiture (1/3 de la clientèle), il entre parfaitement dans les orientations de la loi sur l'air et du plan de déplacements urbains.

Au plan financier, malgré la quasi doublement du nombre de véhicules*kilomètres parcourus, la forte augmentation du nombre de voyages qui est passé de 52 000 à 220 000 a ramené les coûts unitaires au voyage - hors centrale de mobilité - de 78.50 F à 45.50 F²

II – PROPOSITIONS POUR L'AVENIR

Le système ayant démontré son utilité beaucoup plus rapidement que prévu, il est proposé de prendre des dispositions permettant son extension dans d'autres communes dans l'orbite de la plate-forme aéroportuaire.

II – 1 Auparavant, la pérennisation du dispositif devra être acquise

Il est proposé de la réaliser sur les bases suivantes :

- la maîtrise d'ouvrage est assurée par une collectivité territoriale; il s'agit, pour toutes les lignes concernant le Val d'Oise, le Conseil Général et pour la desserte de Villepinte et de Tremblay en France, cette dernière commune ;
- une convention à durée limitée (2 ans renouvelable 2 fois) est passée entre les C.I.F. et le S.T.P. ; elle est fondée sur un forfait de charges avec partage des risques commerciaux entre les deux partenaires et un intéressement de l'entreprise en cas de dépassement des objectifs .

II – 2 Organisation de l'extension :

La maîtrise d'ouvrage de l'opération sera systématiquement confiée à une collectivité territoriale ; le département du Val d'Oise l'a d'ores et déjà acceptée pour toutes les lignes le concernant .

Pour des raisons de rentabilité de l'investissement et d'optimisation de l'allocation des ressources, la centrale est unique.

Toute extension de service réalisée dans une zone :

- desservie par les C.I.F. s'effectuera sur les bases de la convention C.I.F. / S.T.P.
- non desservie par les C.I.F., pourrait s'effectuer dans le cadre d'un système analogue à une franchise pour l' "entreprise 2" .

Dans ces conditions, l' "entreprise 2" :

- achète les services de la centrale de mobilité gérée par les C.I.F., soit uniquement pour la partie "interface avec la clientèle" soit également pour la partie "optimisation des services" ;
- s'engage à respecter strictement le cahier des charges proposé par les C.I.F. sous contrôle du S.T.P. pour bénéficier de label "Allobus"

et le S.T.P. la conventionnera sur des bases analogues à la convention passée avec les C.I.F.

²) compte tenu de la centrale, les coûts par voyage sont passés de 154.90 F à 63.00 F

Dans un premier temps, compte tenu de la jeunesse de la centrale de mobilité et des problèmes inhérents à la fiabilité de logiciels complexes donc de la nécessité d'un seul responsable Allobus, il est préférable que les C.I.F. en conservent l'entière responsabilité. Cette société est alors le garant de la qualité du service rendu à la clientèle dans le cadre du respect du cahier des charges Allobus et de l'optimisation des moyens.

II - 3 Eléments financiers :

Compte tenu des caractéristiques du service offert et de ses modalités possibles d'extension, il est proposé de dissocier :

- d'une part, la centrale de mobilité
- d'autre part, l'exploitation du service proprement dit.

II – 31 La centrale de mobilité :

Interface avec les clients :

compte tenu :

- des locaux, des équipements nécessaires, des abonnements téléphoniques et du coût de base du numéro Azur et de l'amortissement des logiciels,
- du fonctionnement 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 qui nécessite 6 opérateurs plus 1 en renfort pour assurer les pointes de demande ,

le coût de base de cette interface est évalué à 2.170 M.F./an.

Le coût marginal total d'un opérateur supplémentaire est de 240 000 F (y compris les frais supplémentaires générés sur le numéro Azur) ; sa présence est rendue nécessaire dès que le nombre d'appels téléphoniques par heure est supérieur à 55.

Interface avec l'exploitation - optimisation des courses

le nombre de personnes nécessaires est actuellement de 5 ; compte tenu des équipements et logiciels nécessaires, le coût de cette interface est évalué à 1.593 M.F./an.

II – 32 Les coûts de l'offre de service:

Le prix du véhicule *km offert est en moyenne de 6.50 F

II - 33 Pertinence du système :

La centrale de mobilité générant des coûts fixes importants, il convient de s'interroger sur la pertinence du choix retenu et de le comparer aux coûts générés par le passage systématique d'un véhicule chaque demi-heure.

Dans ce cas, les 267 courses journalières auraient été réalisées et auraient coûté 15.7 M.F. compte tenu de la nécessité d'avoir un poste de conducteur supplémentaire, soit 5 personnes ; avec la centrale, le coût a été sensiblement identique.

En revanche, compte tenu du poids des coûts fixes, toute augmentation du nombre de lignes exploitées génère d'importantes économies comme le montre l'exemple suivant : une ligne offrant 95 courses est ajoutée ; avec centrale, l'augmentation des coûts de fonctionnement est de 4.3 M.F. et sans centrale de 5.5 M.F.

Il apparaît donc pertinent d'étendre le système Allobus Roissy CDG lorsque la décision d'offrir un service 24 heures sur 24 , 365 jours par an à la fréquence de la demi-heure est prise.

III - EXTENSION DU SERVICE A VILLIERS LE BEL

La commune de Villiers le Bel faisant partie de la géographie de la politique de la ville, comprenant de ce fait une partie importante de sa population potentiellement intéressée par des emplois non qualifiés sur la plate-forme aéroportuaire et étant située entre Sarcelles et Goussainville, il paraît normal de la faire bénéficier d'une amélioration de ses transports collectifs, en l'occurrence du système Allobus.

L'entreprise TRANS VAL D'OISE, présente sur le secteur, participera à l'exploitation (cf. infra II-2).

III - 1 Consistance du service :

Compte tenu de la longueur de la ligne et du respect de la fréquence de la demi-heure, le nombre de véhicules nécessaires pour exploiter la desserte de Villiers est de 3 .

III - 2 Partage des activités :

Trans VO exploitera un véhicule sur Villiers le Bel et de manière à rétablir l'équilibre économique entre les deux sociétés, en exploitera un autre sur la ligne de Sarcelles.

Le coût moyen des vacations effectuées par Trans VO est évalué à 1.2 M.F. par véhicule.
Le coût des structures supplémentaires d'encadrement des C.I.F. est de 25 000 F par véhicule affrété.

III - 3 Bilan prévisionnel de la ligne :

Compte tenu du kilométrage annuel prévisible, le coût de fonctionnement de ce service s'établit à 3.5 M.F. auxquels il convient d'ajouter 0.2 M.F. au titre de la communication (campagne d'information, poteaux d'arrêt etc....).

Dans ces conditions - hors centrale de mobilité - le coût de la desserte de Villiers le Bel s'établit à 3.7 M.F. ; il est probable que cette création n'acroîtra pas le coût de la centrale de mobilité, celle-ci possédant des réserves de capacité.

Le bassin de population étant plus faible que sur les 3 lignes existantes, le nombre annuel de voyages est estimé à 50 000, soit une moyenne de 2 personnes par course. La recette correspondante est estimée à 1 M.F.

III - 4 Mise en service :

La desserte de Villiers le Bel pourrait être effective dès le 1^{er} septembre 1999.

IV BILAN FINANCIER DES QUATRE LIGNES :

En répartissant le coût de la centrale de mobilité sur les 4 lignes au prorata du nombre de conducteurs, on obtient le bilan suivant :

	Sarcelles	Goussainville	Tremblay	Villiers	TOTAL
nombre véhicules	4.6	3.4	3	3	14
nombre conducteurs	21	14	8	14	57
nombre de courses / jour	95	95	77	95	
coût de production	5 108 kF	3 563 kF	2 424 kF	3 596 kF	14 741 kF
coût centrale	1 385 kF	924 kF	528 kF	924 kF	3 761 kF
communication	75 kF	75 kF	100 kF	200 kF	450 kF
coût d'affrètement	25 kF			25 kF	50 kF
TOTAL	6 593 kF	4 562 kF	3 052 kF	4 745 kF	18 952 kF
recettes du trafic	2 080 kF	1 220 kF	900 kF	1 020 kF	5 220 kF
solde	- 4 513 kF	- 3 342 kF	- 2 152 kF	- 3 725 kF	- 13 732 kF

Chacun des 300 000 voyages annuels génère une recette d'environ 17.40 F (HT) et un déficit de 45.80 F (HT).

Cette valeur est à rapprocher du coût, 2 500 F par mois³, de l'opération « Papa - Charly » initiée par ADP et qui consiste à mettre à disposition d'anciens chômeurs ayant signé un contrat de travail à durée indéterminée (ou à défaut de durée conséquente) avec un employeur de la plate-forme une voiture :

Le coût correspondant d'Allobus est de 1 900 F par mois ; en outre, s'agissant d'un système de transport collectifs, il est ouvert à toute personne, et en particulier à celles qui ne travaillent que quelques jours, voire quelques heures.

V – CONVENTION S.T.P. / C.I.F.

Y compris les frais d'affrètement, le montant total des charges s'élève à 19 000 kF.(H.T.)

Comme il est indiqué au chapitre II, le S.T.P. passerait avec les C.I.F. une convention fondée sur un forfait de charges avec partage des risques commerciaux entre les deux partenaires et un intéressement de l'entreprise en cas de dépassement des objectifs .

Le forfait sur lequel le S.T.P. conventionnerait correspondrait au montant total des charges minoré :

- du montant des « recettes objectifs » des services qui évoluent comme suit :
 - avril 1999 - mars 2000 5 220 kF
 - avril 2000 - mars 2001 5 430 kF.
 - avril 2001 - mars 2002 5 680 kF.
- et des subventions versées par des tiers :
 - 700 kF du département du Val d'Oise et 400 kF de la commune de Tremblay
 - Région : montant total pour les 2 premières années 3 970 kF
 - A.D.P. : pour les deux premières années, 800 kF par an

³) ADP veille à ce que Papa – Charly ne soit pas en concurrence avec Allobus Roissy CDG

La contribution du S.T.P. serait, pour la période de

- avril 1999 - mars 2000 : 9 900 kF (H.T.), soit une subvention au voyage de 33.00 F

- avril 2000 - mars 2001 : 9 990 kF (H.T.)⁴, soit une subvention au voyage de 31.60 F
et ensuite, après disparition des subventions exceptionnelles, de :

- avril 2001 - mars 2002 : 12 200 k.F.(H.T.), soit une subvention au voyage de 37.20 F

La convention prévue est une convention avec intéressement défini de la manière suivante :

$$I = \frac{1}{2} (R_{\text{réelles}} - R_{\text{objectif}})$$

Dans laquelle un intéressement :

- positif, fait l'objet d'un versement par les CIF au STP
- négatif, fait l'objet d'un versement par le S.T.P. aux C.I.F.

VI - EN CONCLUSION, IL EST DEMANDE AU CONSEIL :

- de pérenniser le service Allobus Roissy CDG
- de l'étendre à Villiers le Bel

dans les conditions exposées dans la présente note,
et de donner délégation au Président pour signer :

- la convention avec les C.I.F. sur la base d'une subvention forfaitaire annuelle maximum de 10.5 M.F. (T.T.C.) – aux conditions économiques actuelles - pour chacune des deux premières années de conventionnement,
- ainsi que le protocole avec le département du Val d'Oise et la convention cadre avec la commune de Tremblay en France définissant l'ensemble du projet et le rôle des partenaires.

⁴) la dégressivité de la subvention de la Région est compensée par le surplus de recettes ;