

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2009/0118**

**Séance du 11 février 2009**



**DELEGATION DE COMPETENCE  
A LA VILLE DE PARIS  
POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL**

-----

**Services Réguliers Locaux dénommés « Traverse de Charonne »,  
« Traverse Bièvre – Montsouris » et « Traverse Ney – Flandre**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° DVD/2008-0040 G des 24 et 25 novembre 2008 du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général ;
- VU** le rapport n°2009/0118 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 4 février 2009 et de la commission de l'offre de transport du 4 février 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La Ville de Paris reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place des dessertes de niveau local, de type service régulier local, telles que décrites ci-dessous :

- Service régulier local dans le sud du 20<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, dénommé « Traverse de Charonne »,
- Service régulier local dans les 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements de Paris, dénommé « Traverse Bièvre - Montsouris »,
- Service régulier local dans les 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements de Paris, dénommé « Traverse Ney - Flandre »,

**ARTICLE 2** : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Ville de Paris pour l'organisation et la mise en place des dessertes de niveau local telle que définie à l'article 1<sup>er</sup> de la présente délibération, est approuvée.

.../...

**ARTICLE 3 :** La participation du STIF au financement des dessertes de niveau local de Paris est de 347 166 €, en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

**ARTICLE 4 :** La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

**ARTICLE 5 :** La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil  
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

  
Jean-Paul HUCHON

**Convention  
de délégation de compétence  
en matière de services réguliers locaux**

**ENTRE :**

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 9-11 avenue de Villars à Paris (7<sup>ème</sup>), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2009/0118 du 11 février 2009 ci-après désigné le « STIF »,

**D'UNE PART,**

**ET**

- La Ville de Paris, ayant son siège place de l'Hôtel de Ville Paris 1er et représenté par M Le Président du Conseil de Paris en exécution d'une délibération du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général en vertu de la délibération n° DVD/2008-0040 G des 24 et 25 novembre 2008, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

**D'AUTRE PART**

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007-0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général n° DVD/2008-0040 G des 24 et 25 novembre 2008 ;

**PREAMBULE**

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article 1<sup>er</sup>-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

## **TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES**

### **Article 1- Objet**

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de service régulier local, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 17, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

### **Article 2- Durée**

Il est prévu que la présente convention soit conclue pour une durée de 6 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

### **Article 3- Principes généraux**

#### ***Article 3.1- Principe d'exclusivité de l'AOP***

Dans les limites fixées à la présente convention et sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

#### ***Article 3.2- Principe de coopération et de transparence***

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1<sup>er</sup> avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'article 10.

#### **Article 4- Droits et obligations du STIF**

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique Régionale des transports et en assure la cohérence.

- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services réguliers locaux figurant en Annexes I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
  - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
  - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
  - étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
  - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

#### **Article 5- Droits et obligations de l'AOP**

##### ***Article 5.1- Services faisant l'objet de la délégation de compétence***

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation des services réguliers locaux décrits ci-dessous :

- un service régulier local dans le sud du 20<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, tous les jours de la semaine, dénommé *Traverse de Charonne*,
- un service régulier local dans les 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements de Paris, tous les jours de la semaine, dénommé *Traverse Bièvre Montsouris*,
- un service régulier local dans les 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements de Paris, tous les jours de la semaine, dénommé *Traverse Ney Flandre*,

soit 3 lignes de desserte locale dans Paris.

### **Article 5.2- Compétences déléguées**

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes de l'autorité organisatrice qui lui sont déléguées par le STIF :

- à inscrire le service au plan régional des transports, conformément aux propositions de rédaction figurant à l'annexe II ; devra spécifier, le cas échéant, le trafic transféré, suite à l'instruction menée par elle préalablement.
- l'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après, si cette dernière le souhaite, mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'article 5.3 et aux Annexes I,
- le financement des services, avec le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'article 8.
- le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention,
- l'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service selon les modalités fixées en Annexes I,
- le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- établir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

### **Article 5.3- Désignation de l'exploitant**

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide :

- soit d'exploiter le ou les service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée limitée l'exploitation du ou des service(s) à une entreprise après, si l'AOP le souhaite, une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

Dans tous les cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre une procédure d'instruction qui consiste à demander l'avis des collectivités locales et des entreprises de transport exploitant des lignes régulières sur le secteur géographique concerné.

Cet avis est demandé sur la base d'un document envoyé par l'AOP comprenant les itinéraires et les arrêts (descriptif, cartographie, etc...), les fréquences et l'amplitude par type de jour. Dans ce cadre, l'AOP devra s'inspirer du dossier technique mis en place par le STIF.

Dans le cas où l'AOP déciderait d'organiser une mise en concurrence, la procédure d'instruction devra être mise en œuvre, sans spécifier l'opérateur pressenti, qu'au terme des négociations et avant la délibération sur le choix de l'exploitant.

En outre, conformément à l'article 16 II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005, « l'inscription prend effet si le syndicat n'a pas fait opposition dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de l'AOP ».

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans les 10 jours suivants la délibération de l'AOP. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

## **TITRE II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE**

### **Article 6- Tarification applicable**

La tarification applicable aux services visés à l'article 5.1. est la tarification francilienne.

Dans le cadre de la tarification francilienne, l'entreprise exploitante doit adhérer au système billettique communautaire francilien et doit déclarer mensuellement à l'AOP les données de validations notamment télébillettiques.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

Les recettes tarifaires perçues par l'entreprise avec le système de billetterie représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

La révision des tarifs spécifiques voyageurs est décidée par le STIF et intervient annuellement au 1<sup>er</sup> juillet.

La gratuité du service peut être accordée par le STIF sur demande expresse de la collectivité qui assumera la totalité du financement du service

### **Article 7- Financement par l'AOP**

Sous réserve des dispositions de l'article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

### **Article 8- Participation du STIF au financement du service**

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007-0048 de son Conseil du 14 février 2007.

Conformément aux modalités prévues à l'article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement des services réguliers locaux de la Ville de Paris est fixée à :

- 161 365 € TTC (valeur 2008) pour la Traverse de Charonne
- 116 171 € TTC (valeur 2008) pour la Traverse Bièvre Montsouris
- 69 630 € TTC (valeur 2008) pour la Traverse Ney Flandre.

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année en fonction de la hausse du barème harmonisé.

Le financement du STIF pourra être modifié par voie d'avenant, en particulier dans le cas de modification substantielle du service.

## **Article 9- Modalités de règlement de la participation du STIF**

La participation du STIF au titre de l'article 8 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Domiciliation bancaire :

- Titulaire du compte : Monsieur le Receveur Général des Finances Trésorier Payeur de la Région Ile de France – Collectivités Territoriales – 94 rue de Réaumur 75104 Paris Cedex 02
- Etablissement bancaire : Paris Banque Centrale
- Code Banque : 30001
- Code Guichet : 00064
- Compte n° :U7530000000
- Clé RIB : 40

## **TITRE III - INFORMATION ET CONTROLE**

### **Article 10- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées**

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- évolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels, en charges, les charges d'exploitation des services ; et plus généralement tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

### **Article 11- Contrôle**

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'Exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

### **Article 12- Evaluation de la délégation de compétence**

Une évaluation de la délégation de compétence sera effectuée à mi-parcours de la convention.

## **TITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES**

### **Article 13- Responsabilité**

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

### **Article 14- Résiliation**

#### ***Article 14.1- Résiliation pour faute***

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'article 5.1 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

#### ***Article 14.2- Résiliation amiable***

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

### **Article 15- Fin de la convention**

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

**Article 16- Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

En double exemplaire,

Le STIF

L'AOP

# **ANNEXES**

## **Annexes I : Cahier des charges applicable en matière de services réguliers locaux en Ile-de-France**

### **Annexe I-A**

Traverse de Charonne (20<sup>ème</sup> arrondissement de Paris)

### **Annexe I-B**

Traverse Bièvre - Montsouris (13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements de Paris)

### **Annexe I-C**

Traverse Ney - Flandre (18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements de Paris)

## **Annexes II : Inscription au plan régional des transports d'Ile de France**

### **Annexe II-A**

Traverse de Charonne (20<sup>ème</sup> arrondissement de Paris)

### **Annexe II-B**

Traverse Bièvre Montsouris (13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements de Paris)

### **Annexe II-C**

Traverse Ney Flandre (18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements de Paris)

**ANNEXE I-A**  
**CAHIER DES CHARGES EN MATIERE DE SERVICES REGULIERS LOCAUX**  
**EN REGION ILE-DE-FRANCE**

## **Traverse de Charonne**

### **1. ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE**

La Ville de Paris a mis en service le 27 novembre 2004 un service de desserte locale dénommé « Traverse de Charonne » qui dessert le sud du 20<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

Ce service est composé d'une ligne qui circule tous les jours de la semaine, avec une fréquence attractive tout au long de la journée. Une exploitation différente est mise en place le dimanche et pendant une partie de l'été. Le matériel roulant et les points d'arrêts permettent aux PMR d'accéder à ce service dans les meilleures conditions.

Le rôle de ce service est d'offrir une desserte complémentaire à celle du réseau TC existant et plus particulièrement au réseau de surface, avec une desserte fine à l'intérieur des quartiers, particulièrement dans des secteurs à la topographie difficile, au réseau viaire étroit, au plan de circulation ne permettant pas des itinéraires de bus associés ou encore avec des liaisons importantes pour la vie locale qui ne sont pas correctement assurées par les TC existants.

Le public visé est principalement constitué des résidents du quartier, en particulier les personnes pour lesquelles une marche prolongée (ou la fréquentation du métro) peut s'avérer pénible (personnes âgées, personnes accompagnées de jeunes enfants, personnes handicapées...) Les enquêtes réalisées par la Ville de Paris et la RATP, qui exploite la ligne depuis sa création, ont montré que les utilisateurs actuels correspondent à ce profil.

### **2. ORGANISATION DU TRANSPORT**

#### **2.1. Conditions générales d'exploitation**

##### **2.1.1. Zone géographique desservie**

La zone géographique desservie est le sud du 20<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Cf plan joint avec l'itinéraire et les points d'arrêt desservis.

##### **2.1.2. Ayants droit**

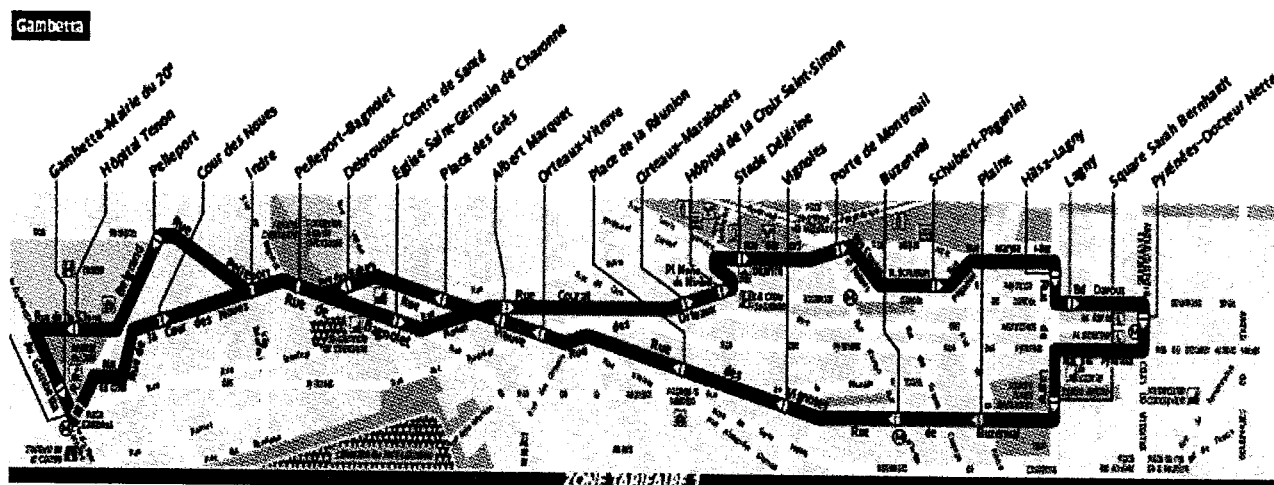
La ligne est ouverte à tout public détenteur d'un titre de transport valable en Ile-de-France, autorisé par le STIF.

##### **2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service**

La desserte locale située dans le 20<sup>ème</sup> arrondissement de Paris est constituée d'une ligne formant une boucle. Le seul point de régulation - « terminus » de la ligne - est situé place Gambetta.

La définition du service est assurée par la Ville de Paris comme suit :

- l'itinéraire a une longueur de 7,008 km (cf plan),
- 28 points d'arrêts sont desservis,
- le service est effectué tous les jours de la semaine du lundi au dimanche et fonctionne toute l'année,
- l'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au samedi et de 8h00 à 20h30 le dimanche.
- la fréquence est constante toute la journée. La fréquence moyenne est de 11 à 12 min du lundi au samedi et de 15 à 20 min le dimanche. Une offre allégée est appliquée pendant la période d'été du 15 juillet au 15 août.



#### 2.1.4. Matériel roulant

Le service est réalisé au moyen de 4 véhicules plus 1 véhicule de réserve.

Il s'agit d'un véhicule de gabarit réduit (maximum 20 places, dont 10 assises) et accessible à tous (Personnes à Mobilité Réduite, Usagers en Fauteuil Roulant), silencieux, peu polluant.

Il est équipé d'un système de télébilletique.

Les véhicules sont fournis, remisés et entretenus par l'exploitant.

#### 2.1.5. Moyens humains

8 conducteurs (équivalent temps plein) sont nécessaires à la réalisation du service.

Le personnel de conduite est formé, dûment habilité et encadré, afin de donner à la prestation une qualité que la Ville de Paris veut irréprochable.

L'encadrement du personnel de conduite est assuré par une personne qualifiée, assurant le suivi de l'activité, son développement commercial et les relations avec la Ville de Paris.

## **2.2. Qualité de service**

### **2.2.1. Délais de réservation**

S'agissant d'une ligne régulière, il n'y a pas de délai de réservation.

### **2.2.2. Information voyageurs**

L'information voyageurs est un point crucial pour une bonne perception et un bon fonctionnement de ce service. Elle doit être présente à tous les points d'arrêt, dans les véhicules, sur le site Internet du prestataire. Elle doit répondre notamment aux exigences suivantes :

- chaque point d'arrêt dispose d'un abri bus ou bien d'un poteau sur lequel figurent au minimum le plan de la ligne, les amplitudes horaires selon les jours et les périodes de l'année, les horaires de passage. Les points d'arrêts correspondent à ceux existant actuellement. Le prestataire pourra faire des propositions de modifications qui devront être validées par la Ville de Paris,
- le prestataire met sur son site Internet le plan de la ligne, les amplitudes horaires, les fréquences,
- l'information à l'intérieur des véhicules se compose au minimum du plan de la ligne faisant apparaître les correspondances avec les autres TC (bus, tramway, métro),
- le véhicule est identifié par une charte graphique élaborée en commun entre le prestataire et la Ville de Paris.

Les documents d'information sont élaborés et mis à jour par le prestataire, en concertation avec la Ville de Paris.

Le prestataire assure la mise en place de l'information aux points d'arrêts, dans tous les véhicules (réserve comprise), sur son site internet.

Le prestataire peut mettre en œuvre des campagnes de communication en collaboration avec la Ville de Paris afin d'accompagner les actions menées pour l'amélioration du service (changement d'itinéraire, évolution de matériel, changement d'horaire...) et pour accroître la notoriété de ce service de quartier.

Les poteaux qui équipent les points d'arrêts sont fournis et entretenus par le prestataire.

### **2.2.3. Contrôle des titres**

Les voyageurs doivent se munir des titres de transport correspondant à leur catégorie et à la nature du service qu'ils utilisent, ainsi que des justifications éventuellement requises.

Tout voyageur entrant dans le bus doit présenter ou valider son titre de transport.

Le prestataire doit faire assermenter les agents qu'il charge de la surveillance, de la police de son réseau et de la perception des sommes visées dans l'alinéa ci-dessous.

Les agents de contrôle ont pour mission de veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations, ainsi qu'à l'application du règlement. Ils ont pour rôle de contrôler les titres de transport et de faire poursuivre conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui voyagent sans titre de transport, avec un titre non valable, et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur.

#### **2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité**

L'exploitant doit, pour assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :

- fournir les biens nécessaires à l'exploitation,
- assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté, de confort et accessible à tous.

Des enquêtes clientèles et des enquêtes de satisfaction pourront être menées afin de mesurer la qualité de service ressentie par les voyageurs.

Les agents du prestataire en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la Ville de Paris peut procéder à des contrôles portant sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information voyageurs (matériel roulant, point d'arrêt, site Internet),
- le contrôle des titres de transport,
- l'attitude du personnel du prestataire vis-à-vis de la clientèle,
- la continuité du service en situation perturbée (défaillance technique ou humaine, incident sur l'itinéraire),
- la régularité de l'exploitation et le respect de la fréquence et de l'amplitude horaire.

Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci dessus pourront donner lieu à des pénalités financières qui seront fixées dans le cadre des conventions signées avec le transporteur.

Le prestataire est tenu d'assurer la continuité du service public par un service de substitution.

### **3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE**

#### **3.1. Estimation du trafic**

Le trafic est estimé à 437 000 voyages payants par an.

La valeur du trafic induit comme décrit à l'article 8 est calculé sur la base de 26,8% du trafic estimé total.

#### **3.2. Niveau d'offre**

L'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au samedi et de 8h00 à 20h30 le dimanche.

La fréquence est constante toute la journée. La fréquence moyenne est de 11 à 12 min du lundi au samedi et de 15 à 20 min le dimanche.

Une offre allégée est appliquée pendant la période d'été du 15 juillet au 15 août.

Le nombre de courses est de 66 par jour du lundi au samedi et de 50 le dimanche.

Les KCC par jour du lundi au samedi sont de 463 et de 350 le dimanche.

**Les kilomètres commerciaux annuels prévisionnels sont de 159 000.**

### **3.3. Tarification**

La tarification proposée est établie sur la base d'une tarification et d'une billetterie équivalente à 1 ticket t+ pour l'ensemble du trajet.

Par ailleurs, les voyageurs munis de cartes oranges mensuelles ou hebdomadaires, Mobilis, Imagin'R étudiant ou scolaire, Tickets Jeunes, de cartes Améthystes ou Emeraude, carte Optile scolaire, Paris Visite, cartes Intégrale, Forfait Gratuité Transport + Carte solidarité Transport, billets à plein tarif et tarif réduit sont admis à bord des véhicules. La validité du titre de transport concerne les zones 1 et 2.

Les conducteurs du prestataire sont habilités à percevoir des recettes pour la vente de titres à bord. Ils perçoivent la recette et rendent la monnaie.

Les véhicules sont équipés de pupitres et de valideurs permettant la délivrance et la validation des titres vendus à bord.

### **3.4. Bilan économique prévisionnel**

Aux conditions économiques moyennes au 01/07/2008, le coût du service s'élève à environ 1 070 000 euros hors taxes, pour une exploitation d'une durée de 12 mois.

La participation financière du STIF, basée sur les données de trafic induit (cf. article 8) **est égale à 161 365 € TTC, sur la base de la valeur du BH au 01/07/08.**

## **4. DESIGNATION DE L'EXPLOITANT**

L'exploitant est désigné par la Ville de Paris, de gré à gré, dans le cadre des dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Il est prévu que la convention qui liera la Ville de Paris à l'exploitant ait une durée de 4 ans.

**ANNEXE I-B**  
**CAHIER DES CHARGES EN MATIERE DE SERVICES REGULIERS LOCAUX**  
**EN REGION ILE-DE-FRANCE**

**Traverse Bièvre - Montsouris**

**1 ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE**

La Ville de Paris a mis en service le 10 décembre 2005 un service de desserte locale dénommé « Traverse Bièvre – Montsouris » qui dessert les 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements de Paris. Ce service a fait l'objet d'une validation par le Conseil d'Administration du STIF le 13 mai 2005.

Ce service est composé d'une ligne qui circule tous les jours de la semaine avec une fréquence attractive tout au long de la journée. Une exploitation différente est mise en place pendant 1 partie de l'été. Le matériel et les points d'arrêts permettent aux PMR d'accéder à ce service dans les meilleures conditions.

Le rôle de ce service est d'offrir une desserte complémentaire à celle du réseau TC existant et plus particulièrement au réseau de surface, avec une desserte fine à l'intérieur des quartiers, particulièrement dans des secteurs à la topographie difficile, au réseau viaire étroit, au plan de circulation ne permettant pas des itinéraires de bus associés ou encore avec des liaisons importantes pour la vie locale qui ne sont pas correctement assurées par les TC existants.

Le public visé est principalement constitué des résidents du quartier, en particulier les personnes pour lesquelles une marche prolongée (ou la fréquentation du métro) peut s'avérer pénible (personnes âgées, personnes accompagnées de jeunes enfants, personnes handicapées...). Les enquêtes réalisées par la Ville de Paris et la RATP, qui exploite la ligne depuis sa création, ont montré que les utilisateurs actuels correspondent à ce profil.

**2 ORGANISATION DU TRANSPORT**

**2.1 Conditions générales d'exploitation**

**2.1.1 Zone géographique desservie**

La zone géographique desservie est située dans les 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements de Paris. Cf plan joint avec l'itinéraire et les points d'arrêt desservis.

**2.1.2 Ayants droit**

La ligne est ouverte à tout public détenteur d'un titre de transport valable en Ile de France, autorisé par le STIF.

**2.1.3 Description de la consistance et de la nature du service**

La desserte locale située dans les 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements de Paris est constituée d'une ligne formant une boucle. Le seul point de régulation - « terminus » de la ligne -



actuellement. Le prestataire pourra faire des propositions de modifications qui devront être validées par la Ville de Paris,

- le logo de la Ville de Paris sera présent sur chaque point d'arrêt ainsi que le nom commercial de la ligne de bus,
- le prestataire met sur son site Internet le plan de la ligne, les amplitudes horaires, les fréquences,
- l'information à l'intérieur des véhicules se compose au minimum du plan de la ligne faisant apparaître les correspondances avec les autres TC (bus, tramway, métro),
- le véhicule est identifié par une charte graphique élaborée en commun entre le prestataire et la Ville de Paris.

Les documents d'information sont élaborés et mis à jour par le prestataire en concertation avec la Ville de Paris.

Le prestataire assure la mise en place de l'information aux points d'arrêts, dans tous les véhicules (réserve comprise), sur son site internet.

Le prestataire peut mettre en œuvre des campagnes de communication en collaboration avec la Ville de Paris afin d'accompagner les actions menées pour l'amélioration du service (changement d'itinéraire, évolution de matériel, changement d'horaire, ...) et pour accroître la notoriété de ce service de quartier.

Les poteaux qui équipent les points d'arrêts sont fournis et entretenus par le prestataire.

### **2.2.3 Contrôle des titres**

Les voyageurs doivent se munir des titres de transport correspondant à leur catégorie et à la nature du service qu'ils utilisent, ainsi que des justifications éventuellement requises.

Tout voyageur entrant dans le bus doit présenter et valider son titre de transport.

Le prestataire doit faire assermenter les agents qu'il charge de la surveillance, de la police de son réseau et de la perception des sommes visées dans l'alinéa ci-dessous.

Les agents de contrôle auront pour mission de veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations, ainsi qu'à l'application du règlement. Ils ont pour rôle de contrôler les titres de transport et de faire poursuivre conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui voyagent sans titre de transport, avec un titre non valable, et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur.

### **2.2.4 Continuité du service et exigences de qualité**

L'exploitant doit, pour assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :

- fournir les biens nécessaires à l'exploitation,
- assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté, de confort et accessible à tous.

Des enquêtes clientèle et des enquêtes de satisfaction pourront être menées afin de mesurer la qualité de service ressentie par les voyageurs.

Les agents du prestataire en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la Ville de Paris peut procéder à des contrôles portant sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information voyageurs (matériel roulant, point d'arrêt, site Internet),
- le contrôle des titres de transport,
- l'attitude du personnel du prestataire vis-à-vis de la clientèle,
- la continuité du service en situation perturbée (défaillance technique ou humaine, incident sur l'itinéraire),
- la régularité de l'exploitation et le respect de la fréquence et de l'amplitude horaire.

Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci dessus pourront donner lieu à des pénalités financières qui seront fixées dans le cadre des conventions signées avec le transporteur.

Le prestataire est tenu d'assurer la continuité du service public par un service de substitution.

### **3 ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE**

#### **3.1 Estimation du trafic**

Le trafic est estimé à 314 613 voyages payants par an.

La valeur du trafic induit comme décrit à l'article 8 est calculé sur la base de 26,8% du trafic estimé total.

#### **3.2 Niveau d'offre**

L'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au dimanche. Les amplitudes sont les mêmes pendant la période d'été du 15 juillet au 15 août.

La fréquence est constante toute la journée. La fréquence moyenne est de 15 min du lundi au dimanche. La fréquence est de 20 min du lundi au dimanche pendant la période d'été du 15 juillet au 15 août.

Le nombre de course est de 53 par jour du lundi au dimanche.

Les KCC par jour du lundi au dimanche sont de 386.

**Les kilomètres commerciaux annuels prévisionnels sont de 139 000.**

### **3.3 Tarification**

La tarification proposée est établie sur la base d'une tarification et d'une billetterie équivalente à 1 ticket t+ pour l'ensemble du trajet.

Par ailleurs, les voyageurs munis de cartes oranges mensuelles ou hebdomadaires, Mobilis, Imagin'R étudiant ou scolaire, Tickets Jeunes, de cartes Améthystes ou Émeraude, carte Optile scolaire, Paris Visite, cartes Intégrale, Forfait Gratuité Transport + Carte solidarité Transport, billets à plein tarif et tarif réduit sont admis à bord des véhicules. La validité du titre de transport concerne les zones 1 et 2.

Les conducteurs du prestataire sont habilités à percevoir des recettes pour la vente de titres à bord. Ils perçoivent la recette et rendent la monnaie.

Les véhicules sont équipés de pupitres et de valideurs permettant la délivrance et la validation des titres vendus à bord.

### **3.4 Bilan économique prévisionnel**

Aux conditions économiques moyennes au 01/07/2008, le coût du service s'élève à environ 991 000 euros hors taxes, pour une exploitation d'une durée de 12 mois.

La participation financière du STIF, basée sur les données de trafic induit (cf. article 8) fournies par le prestataire, **est égale à 116 171 € TTC, sur la base de la valeur du BH au 01/07/08.**

## **4 DESIGNATION DE L'EXPLOITANT**

L'exploitant est désigné par la Ville de Paris, de gré à gré, dans le cadre des dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Il est prévu que la convention qui liera la Ville de Paris à l'exploitant ait une durée de 4 ans.

**ANNEXE I-C**  
**CAHIER DES CHARGES EN MATIERE DE SERVICES REGULIERS LOCAUX**  
**EN REGION ILE-DE-FRANCE**

**Traverse Ney - Flandre**

**1 ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE**

La Ville de Paris a mis en service le 15 février 2007 un service de desserte locale dénommé « Traverse Ney - Flandre » qui dessert les 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements de Paris. Ce service a fait l'objet d'une validation par le Conseil d'Administration du STIF le 13 décembre 2006.

Ce service est composé d'une ligne qui circule tous les jours de la semaine avec une fréquence attractive tout au long de la journée. Une exploitation différente est mise en place le week-end et pendant les vacances scolaires. Le matériel et les points d'arrêts permettent aux PMR d'accéder à ce service dans les meilleures conditions.

Le rôle de ce service est d'offrir une desserte complémentaire à celle du réseau TC existant et plus particulièrement au réseau de surface, avec une desserte fine à l'intérieur des quartiers. Particulièrement dans des secteurs à la topographie difficile, au réseau viaire étroit, au plan de circulation ne permettant pas des itinéraires de bus associés ou encore avec des liaisons importantes pour la vie locale qui ne sont pas correctement assurées par les TC existants.

Le public visé est principalement constitué des résidents du quartier, en particulier les personnes pour lesquelles une marche prolongée (ou la fréquentation du métro) peut s'avérer pénible (personnes âgées, personnes accompagnées de jeunes enfants, personnes handicapées...).

**2 ORGANISATION DU TRANSPORT**

**2.1 Conditions générales d'exploitation**

**2.1.1 Zone géographique desservie**

La zone géographique desservie est située dans les 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements de Paris. Cf plan joint avec l'itinéraire et les points d'arrêt desservis.

**2.1.2 Ayants droit**

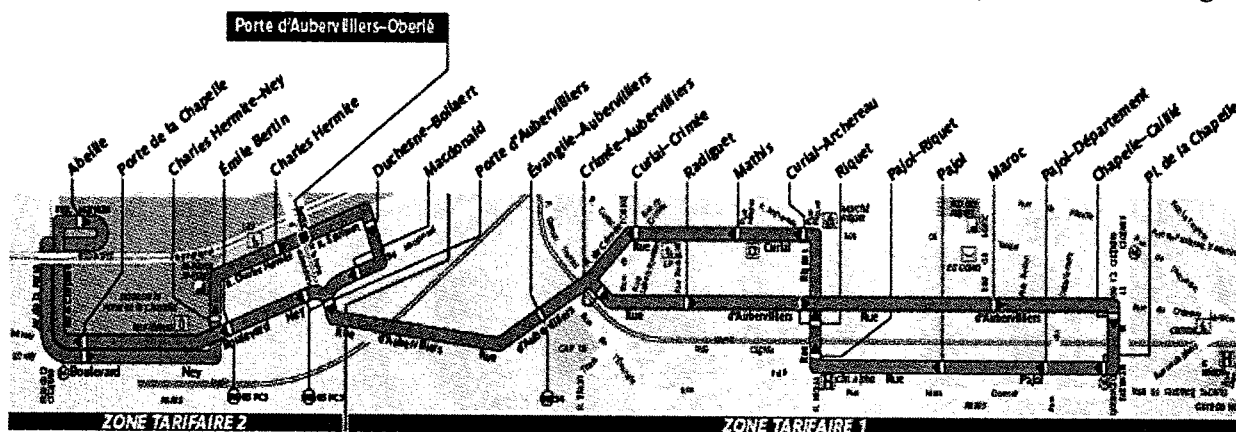
La ligne est ouverte à tout public détenteur d'un titre de transport valable en Ile de France, autorisé par le STIF.

**2.1.3 Description de la consistance et de la nature du service**

La desserte locale située dans les 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissement de Paris est constituée d'une ligne formant une boucle. Le seul point de régulation - « terminus » de la ligne - est situé à proximité de la porte d'Aubervilliers, rue Jean Oberlé, dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement.

La définition du service est assurée par la Ville de Paris comme suit :

- l'itinéraire a une longueur de 7,95 km (cf plan),
- 26 points d'arrêts sont desservis,
- le service est effectué tous les jours de la semaine du lundi au dimanche,
- l'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au vendredi, de 7h30 à 19h30 le samedi et le dimanche. L'amplitude pendant la période d'été (mois de juillet et août) est de 7h30 à 19h30 du lundi au dimanche,
- la fréquence est constante toute la journée. La fréquence moyenne est de 15 min du lundi au samedi et de 20 min le dimanche. Les fréquences sont différentes pendant les vacances scolaires et la période d'été (mois de juillet et août), avec une offre allégée.



## 2.1.4 Matériel roulant

Le service est réalisé au moyen de 4 voitures plus 1 voiture de réserve.

Il s'agit d'un véhicule de gabarit réduit et accessible à tous (Personnes à Mobilité Réduite, Usagers en Fauteuil Roulant), silencieux, peu polluant.

Il est équipé d'un système de télébilletique.

Les véhicules sont fournis, remisés et entretenus par le prestataire.

## 2.2 Qualité de service

### 2.2.1 Délais de réservation

S'agissant d'une ligne régulière, il n'y a pas de délai de réservation.

### 2.2.2 Information voyageurs

L'information voyageurs est un point crucial pour une bonne perception et un bon fonctionnement de ce service. Elle doit être présente à tous les points d'arrêt, dans les véhicules, sur le site Internet du prestataire. Elle doit répondre notamment aux exigences suivantes :

- chaque point d'arrêt dispose d'un abri bus ou bien d'un poteau sur lequel figurent au minimum le plan de la ligne, les amplitudes horaires selon les jours et les périodes de l'année, les horaires de passage. Les points d'arrêts correspondent à ceux existant

actuellement. Le prestataire pourra faire des propositions de modifications qui devront être validées par la Ville de Paris,

- le logo de la Ville de Paris sera présent sur chaque point d'arrêt ainsi que le nom commercial de la ligne de bus,
- le prestataire met sur son site Internet le plan de la ligne, les amplitudes horaires, les fréquences,
- l'information à l'intérieur des véhicules se compose au minimum du plan de la ligne faisant apparaître les correspondances avec les autres TC (bus, tramway, métro),
- le véhicule est identifié par une charte graphique élaborée en commun entre le prestataire et la Ville de Paris.

Les documents d'information sont élaborés et mis à jour par le prestataire en concertation avec la Ville de Paris.

Le prestataire assure la mise en place de l'information aux points d'arrêts, dans tous les véhicules (réserve comprise), sur son site internet.

Le prestataire peut mettre en œuvre des campagnes de communication en collaboration avec la Ville de Paris afin d'accompagner les actions menées pour l'amélioration du service (changement d'itinéraire, évolution de matériel, changement d'horaire, ...) et pour accroître la notoriété de ce service de quartier.

Les poteaux qui équipent les points d'arrêts sont fournis et entretenus par le prestataire.

### **2.2.3 Contrôle des titres**

Les voyageurs doivent se munir des titres de transport correspondant à leur catégorie et à la nature du service qu'ils utilisent, ainsi que des justifications éventuellement requises.

Tout voyageur entrant dans le bus doit présenter et valider son titre de transport.

Le prestataire doit faire assermenter les agents qu'il charge de la surveillance, de la police de son réseau et de la perception des sommes visées dans l'alinéa ci-dessous.

Les agents de contrôle ont pour mission de veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations, ainsi qu'à l'application du règlement. Ils ont pour rôle de contrôler les titres de transport et de faire poursuivre conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui voyagent sans titre de transport, avec un titre non valable, et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur.

### **2.2.4 Continuité du service et exigences de qualité**

L'exploitant doit, pour assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :

- fournir les biens nécessaires à l'exploitation,
- assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté, de confort et accessible à tous.

Des enquêtes clientèle et des enquêtes satisfaction pourront être menées afin de mesurer la qualité de service ressenti par les voyageurs.

Les agents du prestataire en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la Ville de Paris peut procéder à des contrôles portant sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information voyageurs (matériel roulant, point d'arrêt, site Internet),
- le contrôle des titres de transport,
- l'attitude du personnel du prestataire vis-à-vis de la clientèle,
- la continuité du service en situation perturbée (défaillance technique ou humaine, incident sur l'itinéraire),
- la régularité de l'exploitation et le respect de la fréquence et de l'amplitude horaire.

Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci dessus pourront donner lieu à des pénalités financières qui seront fixées dans le cadre des conventions signées avec le transporteur.

Le prestataire est tenu d'assurer la continuité du service public par un service de substitution.

### **3 ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE**

#### **3.1 Estimation du trafic**

Le trafic est estimé à 194 374 voyages payants par an.

La valeur du trafic induit comme décrit à l'article 8 est calculé sur la base de 26,8% du trafic estimé total.

#### **3.2 Niveau d'offre**

L'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au vendredi, de 7h30 à 19h30 le samedi et le dimanche. L'amplitude pendant la période d'été (mois de juillet et août) est de 7h30 à 19h30 du lundi au dimanche.

La fréquence est constante toute la journée et variable selon les jours et les périodes de l'année, variant de 15 à 20 min.

Hors période de vacances scolaires et pendant la période d'été, le nombre de courses est de 53 du lundi au vendredi, de 49 le samedi et de 37 le dimanche.

Hors période de vacances scolaires et pendant la période d'été, les KCC sont de 421 du lundi au vendredi, de 389 le samedi et de 294 le dimanche.

**Les kilomètres commerciaux annuels prévisionnels sont de 135 000.**

### **3.3 Tarification**

La tarification proposée est établie sur la base d'une tarification et d'une billetterie équivalente à 1 ticket t+ pour l'ensemble du trajet.

Par ailleurs, les voyageurs munis de cartes oranges mensuelles ou hebdomadaires, Mobilis, Imagin'R étudiant ou scolaire, Tickets Jeunes, de cartes Améthystes ou Emeraude, carte Optile scolaire, Paris Visite, cartes Intégrale, Forfait Gratuité Transport + Carte solidarité Transport, billets à plein tarif et tarif réduit sont admis à bord des véhicules. La validité du titre de transport concerne les zones 1 et 2.

Les conducteurs du prestataire sont habilités à percevoir des recettes pour la vente de titres à bord. Ils perçoivent la recette et rendent la monnaie.

Les véhicules sont équipés de pupitres et de valideurs permettant la délivrance et la validation des titres vendus à bord.

### **3.4 Bilan économique prévisionnel**

Aux conditions économiques moyennes au 01/07/2008, le coût du service s'élève à environ 1 043 000 euros hors taxes, pour une exploitation d'une durée de 12 mois.

La participation financière du STIF, basée sur les données de trafic induit (cf. article 8) fournies par le prestataire, **est égale à 69 630 € TTC, sur la base de la valeur du BH au 01/07/08.**

## **4 DESIGNATION DE L'EXPLOITANT**

L'exploitant est désigné par la Ville de Paris, de gré à gré, dans le cadre des dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Il est prévu que la convention qui liera la Ville de Paris à l'exploitant ait une durée de 4 ans.

## ANNEXE II-A

**CREATION DE LA LIGNE N° [REDACTED]**  
**« MAIRIE DU 20<sup>ème</sup> ARRONDISSEMENT - MAIRIE DU 20<sup>ème</sup> ARRONDISSEMENT »**  
**Dite TRAVERSE DE CHARONNE**  
**EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « [REDACTED] »**

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 2006 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°20[REDACTED]/[REDACTED] du [REDACTED] approuvant la délégation de compétence au profit du département de Paris relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du [REDACTED] de délégation de compétence relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** les résultats de l'instruction ;

### DECIDE

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La ligne n° [REDACTED] « Mairie du 20<sup>ème</sup> arrondissement – Mairie du 20<sup>ème</sup> arrondissement », dite Traverse de Charonne est inscrite au plan régional des transports.

**ARTICLE 2** : L'entreprise « [REDACTED] » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de 4 ans, dans les conditions définies dans la convention d'exploitation de gré à gré visée ci-après.

- *Les articles suivants relatifs au marché, à la convention de délégation de service public ou la convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue par l'AOP) sont rédigés comme ceux que l'AOP rédige lorsqu'elle passe, dans les matières relevant de sa compétence, un marché public, une convention de délégation de service public ou un convention de nature différente*

- *Le cas échéant, la délibération doit spécifier le trafic transféré suite à l'instruction que l'AOP aura préalablement menée et les conséquences financières qui seront à sa charge, comme suit :*

**ARTICLE** : Le Département de Paris prendra à sa charge le montant de la valorisation financière des reprints de trafics, au titre de la coordination entre les lignes [REDACTED] et la ligne n° [REDACTED] « Mairie du 20<sup>ème</sup> arrondissement – Mairie du 20<sup>ème</sup> arrondissement », dite Traverse de Charonne à hauteur de [REDACTED].

---

*NB : Une fois adoptées et signées, ces délibérations, ayant à la fois un caractère réglementaire (inscription au plan régional de transport) et un caractère individuel (désignation de l'exploitant), doivent, pour être exécutoires, obligatoirement être :*

- *transmises au contrôle de légalité ;*
- *publiées au recueil des actes administratifs de l'AOP ;*
- *notifiées à l'exploitant, par tout moyen attestant la réception du destinataire.*

## ANNEXE II-B

**CREATION DE LA LIGNE N° [REDACTED]**  
**« PLACE DE L'ABBE HENOCQUE - PLACE DE L'ABBE HENOCQUE »**  
**Dite TRAVERSE BIEVRE MONTSOURIS**  
**EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « [REDACTED] »**

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 2006 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°20[REDACTED]/[REDACTED] du [REDACTED] approuvant la délégation de compétence au profit du département de Paris relative à l'exploitation de d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du [REDACTED] de délégation de compétence relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** les résultats de l'instruction ;

### DECIDE

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La ligne n° [REDACTED] « Place de l'abbé Hénocque – Place de l'abbé Hénocque », dite Traverse Bièvre Montsouris est inscrite au plan régional des transports.

**ARTICLE 2** : L'entreprise « [REDACTED] » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de 4 ans, dans les conditions définies dans la convention d'exploitation de gré à gré visée ci-après.

- *Les articles suivants relatifs au marché, à la convention de délégation de service public ou la convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue par l'AOP) sont rédigés comme ceux que l'AOP rédige lorsqu'elle passe, dans les matières relevant de sa compétence, un marché public, une convention de délégation de service public ou un convention de nature différente*
- *Le cas échéant, la délibération doit spécifier le trafic transféré suite à l'instruction que l'AOP aura préalablement menée et les conséquences financières qui seront à sa charge, comme suit :*

**ARTICLE 1 :** Le Département de Paris prendra à sa charge le montant de la valorisation financière des reports de trafics, au titre de la coordination entre les lignes [REDACTED] et la ligne n° [REDACTED] « Place de l'abbé Hénocque – Place de l'abbé Hénocque », dite Traverse Bièvre Montsouris à hauteur de [REDACTED].

---

*NB : Une fois adoptées et signées, ces délibérations, ayant à la fois un caractère réglementaire (inscription au plan régional de transport) et un caractère individuel (désignation de l'exploitant), doivent, pour être exécutoires, obligatoirement être :*

- *transmises au contrôle de légalité ;*
- *publiées au recueil des actes administratifs de l'AOP ;*
- *notifiées à l'exploitant, par tout moyen attestant la réception du destinataire.*

## ANNEXE II-C

**CREATION DE LA LIGNE N° [REDACTED]**  
**« PORTE D'AUBERVILLIERS – PORTE D'AUBERVILLIERS »**  
**Dite TRAVERSE NEY FLANDRE**  
**EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « [REDACTED] »**

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 2006 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°20[REDACTED] du [REDACTED] approuvant la délégation de compétence au profit du département de Paris relative à l'exploitation de d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention du [REDACTED] de délégation de compétence relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** les résultats de l'instruction ;

### DECIDE

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La ligne n° [REDACTED] « Porte d'Aubervilliers – Porte d'Aubervilliers », dite Traverse Ney - Flandre est inscrite au plan régional des transports.

**ARTICLE 2** : L'entreprise « [REDACTED] » est autorisée à exploiter la ligne susvisée pour une durée de 4 ans, dans les conditions définies dans la convention d'exploitation de gré à gré visée ci-après.

- *Les articles suivants relatifs au marché, à la convention de délégation de service public ou la convention d'exploitation de gré à gré (selon la procédure retenue par l'AOP) sont rédigés comme ceux que l'AOP rédige lorsqu'elle passe, dans les matières relevant de sa compétence, un marché public, une convention de délégation de service public ou un convention de nature différente*
- *Le cas échéant, la délibération doit spécifier le trafic transféré suite à l'instruction que l'AOP aura préalablement menée et les conséquences financières qui seront à sa charge, comme suit :*