

**SYNDICAT DES TRANSPORTS  
PARISIENS**

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**POLITIQUE DE LA VILLE :  
MESURES D'ACCOMPAGNEMENTS A LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE  
EXPERIMENTAL DE BUS DE NUIT**

**DECISION**  
**prise dans sa séance du 12 décembre 2000**

---

Le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens,

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Parisienne,

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, notamment ses articles 7 et 8,

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

Vu sa décision prise dans sa séance du 15 décembre 1993 intitulée "Expérimentation d'une aide aux entreprises privées de transport routier visant à leur permettre de lutter contre la délinquance et la fraude" et ses décisions prises pour son application,

Vu sa décision du 10 octobre 2000 créant, à titre expérimental 2 lignes de bus de nuit,

Vu la note jointe à la présente délibération,

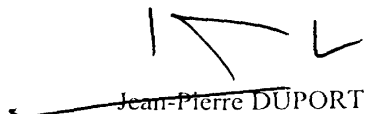
Vu le protocole signé 30 mai dernier entre l'Etat (Ministère de la ville) et le STP relatif à la mise en œuvre des contrats de ville et de leurs conventions territoriales,

**DECIDE**

**ARTICLE 1er** : au titre de la politique de la ville il est octroyé une subvention annuelle maximum de 2 040 000 F par an pendant la période d'expérimentation de bus de nuit; cette subvention est destinée à contribuer au financement des 17 agents d'accompagnement de nuit nécessaires au service effectué par les 10 bus prévus (plus 1 de réserve) dans les conditions fixées conventionnellement entre le S.T.P. et la STEFIM;

**ARTICLE 2** : il est donné délégation au Président ou Vice-Président délégué de signer la STEFIM la convention correspondante.

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

  
Jean-Pierre DUPORT

# SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

séance du 12 décembre 2000

15 DEC. 2000

## BUS DE NUIT

### modalités de mise en œuvre du service

Lors de sa dernière séance le Conseil a décidé de la création - à titre expérimental - de deux lignes d'autobus venant en substitution de l'offre ferroviaire pendant l'interruption de service nocturne. Ces deux lignes, Aéroport Charles de Gaulle - Châtelet - Evry- Corbeil et Aéroport Charles de Gaulle - Châtelet- La Verrière, desservant 8 communes inscrites en contrat de ville dont certaines comprennent des G.P.V. s'insèrent naturellement dans le protocole relatif à la mise en œuvre des contrats de ville 2000 - 2006 et de leurs conventions territoriales (GPV-ORU) passé entre l'Etat - Ministère de la ville - et le ST.P. le 30 mai dernier.

L'objet du présent rapport concerne les modalités la mise en œuvre de ce nouveau service et plus particulièrement sa tarification et la maîtrise des espaces du transport.

\* \* \*

#### I - Tarification:

##### I - 1 Titres de transports et tarifs:

Bien que s'agissant d'un service fonctionnant de nuit – comme c'est le cas pour NOCTAMBUS de la RATP- mais compte tenu de sa vocation sociale, il est proposé que ce service soit accessible aux voyageurs sans majoration de prix; en conséquence, seraient acceptés les titres de transport suivants:

- forfaits (mobilis, Paris-Visite, tickets week-end jeunes, cartes orange mensuelles et hebdomadaires, cartes intégrales, cartes Imagine'R et Transition) dont les zones de validité sont celles correspondant au voyage effectué ainsi que les cartes Améthyste gratuite,
- les billets S.N.C.F. à l'unité ou en carnet dont l'origine et la destination correspondent au trajet effectué.

En outre, une vente de titres, en général à prix majoré (à l'instar des errements de tous les services d'autobus) est prévue à bord des véhicules; toutefois, compte tenu de la complexité de la tarification billet en origine destination sur le réseau ferré à grand gabarit, il est proposé de mettre en place une tarification simplifiée aux prix figurant sur les deux tableaux joints.

## I - 2: Dispositions particulières concernant l'usage des forfaits à validité temporelle:

En raison des spécificités de ce service, il convient de déterminer pour les forfaits à validité temporelle la limite entre les jours n et n+1; en effet, sur les services classiques, les titres de transport dont la validité expire le jour n sont réputés être valables jusqu'à la fin du service journalier (environ 0h 30 du jour n+1 sur les modes ferrés); pour Bus de nuit, il est proposé \_ comme pour NOCTAMBUS de la RATP - que la nuit ait une double appartenance : à la fois celle de la journée précédente et celle de la journée en cours ; les cartes Imagine'R en dézonage seraient acceptées les nuits du vendredi à samedi et du samedi au dimanche

## II - Maîtrise des espaces du transport : agents d'accompagnement de nuit:

Ces lignes desservant de nombreux sites sensibles s'intègrent dans le protocole relatif à la mise en œuvre des contrats de ville 2000 - 2006 et de leurs conventions territoriales (GPV-ORU) passé entre l'Etat - Ministère de la ville - et le S.T.P. le 30 mai dernier. Il y a donc lieu de prévoir un dispositif d'accompagnement permettant d'offrir toute sécurité tant aux voyageurs qu'au personnel ; celui-ci serait analogue au dispositif mis en place sur les réseaux des entreprises privées <sup>1</sup> de transport routier implantés dans ces zones géographiques <sup>2</sup> .

Toutefois, en raison des caractéristiques du service Bus de nuit il est proposé d'aménager les règles de calibrage des agents; celui-ci a en effet, au regard des services habituels, deux spécificités importantes:

- d'une part, c'est un service qui - comme l'indique son nom - ne fonctionne que de nuit,
- d'autre part, les véhicules seront pendant la majeure partie de leur trajet très éloignés (les lignes étant extrêmement longues - une cinquantaine de kilomètres - ) du poste de commande centralisé qui, de ce fait, se trouvera dans l'incapacité de réagir très rapidement en cas de problème grave à bord des véhicules <sup>3</sup> .

Alors que pour les services classiques, il est prévu un agent d'ambiance (personne contrat de qualification) ou d'accompagnement (jeune en emploi jeune) par ligne et par amplitude de 8 heures de service, il est proposé que les lignes Bus de nuit soient exploitées avec en permanence deux agents à bord des véhicules, chargés tantôt de la conduite du véhicule, tantôt de la sécurité, de l'accueil de la vérification des titres et de la perception des recettes. En raison de cette spécificité, le personnel non formé ne peut être recruté qu'en contrat de qualification.

Dans le cadre de la politique de la ville, dans le souci que cette expérimentation, pour l'essentiel destinée à favoriser les déplacements domicile / travail des salariés soumis à des horaires atypiques, bénéficie de tous les atouts et sachant que l'un des éléments de sa réussite repose sur la sécurité de l'offre de transport, il est proposé que le S.T.P. subventionne une part du surcoût d'exploitation lié à la présence permanente de deux personnes. L'aide du S.T.P.

---

<sup>1</sup> ) un dispositif analogue existait sur les réseaux de la RATP et de la SNCF Ile de France jusqu'en 1999; pour l'année 2000 et les années ultérieures, ce dispositif ayant intégré aux contrats STP- entreprises ne donne donc plus lieu à dispositions spécifiques.

<sup>2</sup> ) cf décision du Conseil du 15 décembre 1993 et décisions d'application prises dans son cadre

<sup>3</sup> ) dans le cadre de la desserte Allobus Roissy CdG qui fonctionne 24 heures sur 24 il n'a pas été nécessaire de mettre en place un dispositif spécifique important; en effet, la sécurité est assurée par un seul agent basé au PCC qui peut intervenir en tout point en moins de 15 minutes, les lignes étant courtes.

serait de 120 000 F par an par équivalent agent d'accompagnement de nuit, soit une personne par véhicule ; ce niveau d'aide unitaire est identique à celui retenu pour les agents d'ambiance des services classiques.

L'exploitation des deux lignes nécessite 10 véhicules (plus 1 de réserve); pour assurer le service toute l'année, 34 personnes, compte tenu des temps de repos, de vacances, de formation et d'absentéisme, sont nécessaires. Dans les conditions indiquées ci-dessus, l'aide apportée par le S.T.P. porterait sur 17 personnes, soit au total  $17 \times 120\,000 \text{ F} = 2\,040\,000 \text{ F}$  par an. Cette somme apparaissait dans le compte d'exploitation prévisionnel du service présenté en annexe au rapport au Conseil du 10 octobre dernier.

En contrepartie de l'aide apportée par le S.T.P. la STEFIM s'engage :

- à avoir en permanence deux agents à bord des véhicules,
- à recruter au moins 17 personnes en contrat de qualification ; celles-ci seront majoritairement issues des communes ressortant de la politique de la ville ;
- à donner à ces personnes une formation au CFP 138 (conducteur routier de voyageurs) et au CFP 2000 (agent commercial de conduite) ainsi que certains modules concernant la gestion des conflits et la culture de « banlieue » du CFP 3000.

En conclusion, il est proposé au Conseil d'approuver les deux décisions jointes au présent rapport:

- d'une part, celle portant sur la tarification à appliquer,
- d'autre part, celle portant sur l'aide accordée, à titre exceptionnel, et destinée à couvrir une part du surcoût des services lié à l'exploitation systématique à 2 agents dans le cadre de la politique de la ville.

LIGNE 01: CORBEIL	Roissy	St Denis	Paris	Orly	Juvisy	Viry-Chatillon	Grigny	Ris Orangis	Evry - Courcouronne	Evry-Bras de Fer / Corbeil
Evry-Bras de Fer / Corbeil	90	50	40	20	20	20	20	20	20	20
Evry - Courcouronne	80	40	30	20	20	20	20	20	20	20
Ris Orangis	80	40	30	20	20	20	20	20	20	20
Grigny	80	40	30	20	20	20	20	20	20	20
Viry-Chatillon	80	40	30	20	20	20	20	20	20	20
Juvisy	70	30	20	20	20	20	20	20	20	20
Orly	70	30	20	20	20	20	20	20	20	20
Paris	50	40	ITL	20	20	30	30	30	30	40
St Denis	40	40	50	70	30	40	40	40	40	50
Roissy	20	40	50	70	70	80	80	80	80	90

LIGNE 02: LA VERRIERE	Maurepas / La Verrière	Trappes / Elancourt	Montigny le Bretonneux	St Cyr	Versailles / Porchefontaine	Viroflay	Chaville	Sèvres	Boulogne	Paris	St Denis	Roissy	
La Verrière / Maurepas	20	20	20	20	30	30	30	30	40	40	50	90	
Trappes / Elancourt	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	40	80	
Montigny le Bretonneux	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	40	80	
St Cyr	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	40	80	
Versailles / Porchefontaine	30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	70	
Viroflay	30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	70	
Chaville	30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	70	
Sèvres	40	30	30	20	20	20	20	20	20	20	30	70	
Boulogne	40	30	30	30	20	20	20	20	20	20	30	70	
Paris	50	30	30	30	20	20	20	20	20	ITL	40	50	60
St Denis	50	40	40	40	30	30	30	30	40	40	50	90	
Roissy	20	80	80	80	70	70	70	70	70	70	70	70	80