

**Direction de la Voirie et des Déplacements**

**2024 DVD 90** Lignes de bus de quartiers dites Traverses -Avenant n°2 à la convention d'exploitation entre la Ville de Paris et la RATP

**PROJET DE DELIBERATION**

**EXPOSE DES MOTIFS**

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de sa politique de développement de l'offre de transport en commun de surface, la Ville de Paris a mis en place, entre 2004 et 2007, un service de « bus de quartier » comprenant trois lignes dénommées « Traverses » :

- la « Traverse de Charonne » desservant le sud du 20<sup>ème</sup> arrondissement, mise en service le 27 novembre 2004 ;
- la « Traverse Bièvre-Montsouris » desservant les 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements, mise en service le 10 décembre 2005 ;
- la « Traverse Ney-Flandre » desservant les 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements, mise en service le 15 février 2007.

Elles constituent une offre complémentaire au réseau de bus existant, empruntant souvent des voies impraticables pour un bus standard, et créant des liaisons adaptées aux contraintes et aux besoins de déplacements locaux.

Par délibérations 2018 DVD 2G puis 2024 DVD 65, la Ville de Paris a reçu délégation de compétence d'Île-de-France Mobilité pour l'organisation et le fonctionnement de ces trois traverses jusqu'au 31 décembre 2032.

La création de ces trois services de lignes de bus étant antérieure à 2009, leur exploitation a été confiée sans mise en concurrence à l'EPIC RATP dans le cadre du monopole dont jouit la RATP sur les services réguliers de transports routiers.

Par délibération 2018 DVD 3G, votre assemblée a autorisé la Ville de Paris à signer avec la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) une convention définissant les conditions de fonctionnement et d'exploitation de ces trois lignes de traverses jusqu'au 31 décembre 2024, échéance de fin des droits de lignes monopolistiques fixée par la loi ORTF n°2009-1503.

La loi n°2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, a acté un étalement de la fin des droits de lignes monopolistiques de la RATP et ce « à une date comprise entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026, fixée par décision de l'autorité organisatrice ».

Considérant ce nouveau calendrier, la Ville de Paris propose, en accord avec l'opérateur de transport, de prolonger par voie d'avenant la convention d'exploitation de service public en vigueur.

L'exploitation des trois lignes de bus dans le cadre de la convention cessera à la date la plus proche des dates suivantes :

- date à laquelle un nouvel exploitant, désigné par la Ville de Paris dans le cadre d'une mise en concurrence, débutera effectivement l'exploitation de la ligne concernée ;
- date à laquelle le centre bus depuis lequel la ligne concernée est actuellement exploitée par la RATP sera confié à un autre opérateur de transport dans le cadre des délégations de service public attribuées par IDFM ;
- à l'échéance prévue à l'article L.1241-6 du code des transports, soit le 31 décembre 2026.

L'allongement d'une durée de deux ans maximum de l'exploitation de ces lignes de bus implique une remise à niveau technique d'une partie du matériel roulant, notamment des véhicules de plus de 5 ans. Cette remise à niveau technique intègre le reconditionnement de 20 packs batteries et le remplacement de divers composants et éléments critiques (onduleurs, régulateurs, chargeurs ...).

De plus, afin de pallier les indisponibilités du matériel roulant et garantir la continuité des services, un véhicule de réserve supplémentaire, à motorisation électrique, est mis à disposition de ces trois lignes de traverse, portant ainsi à 4 véhicules le parc de réserve.

Par ailleurs, au cours des deux dernières années, diverses transformations de l'espace public ont impacté les itinéraires de ces lignes de bus de quartier. Ainsi, la réalisation d'un aménagement cyclable rue Belgrand et la mise en sens unique de cette voie dans le sens Est-Ouest a contraint à dévier la traverse de Charonne et à modifier trois points d'arrêt, générant ainsi un parcours supplémentaire de 200 m par course. La mise en œuvre de ce nouvel itinéraire au 01/10/2024, à moyen constant, nécessite une adaptation de la fréquence de passage, celle-ci étant portée à 15 minutes au lieu de 12 minutes du lundi au vendredi.

La mise en sens unique de la rue Küss dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement a conduit à dévier, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2024, l'itinéraire de la traverse Bièvre-Montsouris et à déplacer un point d'arrêt, générant un parcours supplémentaire de 50 m par course.

L'objet du présent avenant consiste à prolonger l'exploitation des trois lignes de bus de quartier par l'EPIC RATP jusqu'à 24 mois maximum, prendre en compte les impacts techniques résultant du maintien en circulation sur cette période du matériel roulant existant sans modifier l'offre de référence et enfin acter les modifications induites par des aménagements de voirie en termes d'itinéraires, de points d'arrêt, d'offre de référence, ainsi que les incidences sur l'équilibre de la convention.

Compte tenu de ce qui précède, je vous demande donc de bien vouloir m'autoriser à signer avec la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) l'avenant n°2 à la convention d'exploitation des Traverses de Charonne, Bièvre-Montsouris et Ney-Flandre.

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris