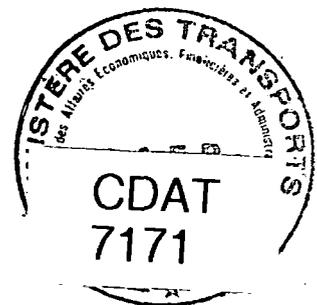
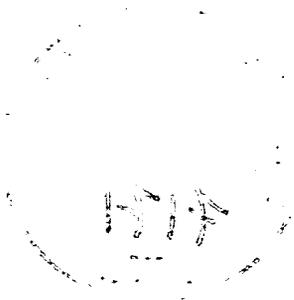


**les dessertes  
par taxis collectifs**



**septembre 1982**



## LES PRINCIPAUX RESULTATS

Ce recensement des expériences de taxis collectifs réalisées en France (en 1981) en zones urbaine et rurale exclut néanmoins les ramassages scolaires ou transports effectués avec des minibus (plus de 9 places).

Quarante trois services ruraux et huit services urbains (dont deux correspondent à des dessertes spécifiques pour handicapés) ont pu être analysés.

Depuis 1979 on assiste à un fort accroissement du nombre de créations de tels services liés aux premières mises en oeuvre de schémas départementaux de transports collectifs. Les organisateurs sont toujours les autorités organisatrices des transports urbains pour les services urbains et le plus souvent les communes ou le département pour les services ruraux.

Les services urbains ont été créés pour assurer des rabattements sur lignes régulières, des dessertes de zones peu denses, des dessertes spécifiques type ligne de soirée ou Dimanche ou enfin des transports spécialisés (handicapés). Les services ruraux correspondent soit à des dessertes rurales ou de marché (80 %) soit à des rabattements sur des lignes régulières.

Les modalités de fonctionnement :

- Les services urbains sont dans l'ensemble exploités avec des horaires et itinéraires fixes mais avec des arrêts pouvant être à la demande, sauf pour les services spécifiques handicapés qui sont totalement à la demande.
- Les deux tiers des services ruraux correspondent à des services ayant au moins les itinéraires à la demande. Parmi ceux-ci un tiers est exploité totalement à la demande.

La longueur moyenne des courses pour les services urbains est de 6,4 Km, variant dans une plage de 5 à 9 Km, alors que celle des services ruraux est de 13 Km (18 Km pour les services de marché, 11 Km pour la desserte rurale et 7 Km pour les services de rabattement). Les services exploités à la demande ont une longueur moyenne inférieure (12,5 Km) aux services fixes (14,2 Km).

Le nombre de voyageurs par course est légèrement supérieur à 2 pour les services urbains et de 1,9 pour les services ruraux avec une occupation un peu plus forte pour les services à la demande.

Le nombre de voyageurs par kilomètre parcouru varie de 0,13 à 42 pour les services urbains, il n'est que de 0,13 pour les services ruraux.

#### Le coût du service

La majorité des contrats liant les organisateurs aux taxiteurs sont de type prix forfaitaire. Quelques services à la demande sont exploités avec des contrats à garantie de recette, le tarif calculé pour l'utilisateur couvrant le coût d'exploitation.

Le coût de fonctionnement, pour l'année 1981, peut être résumé dans le tableau ci-dessous :

	Services urbains	Services ruraux
- Coût du Km x Véh.	2,50 F	1,70 F
- Coût du voyageur transporté	11,00 F	17,00 F
- Coût du voyageur x Km	2,19 F	1,31 F

Le tarif réclamé à l'utilisateur correspond le plus souvent à celui du réseau urbain pour les services urbains et à une tarification kilométrique pour les services ruraux. Les essais de tarifs dégressifs en fonction du nombre de personnes regroupées pour les services à la demande semble difficiles à gérer et n'ont pas l'effet incitatif espéré. Les tarifs perçus variaient, en 1981, de 0,25 F à 1,22 F du Km, avec un prix médian de 0,50 F, deux services seulement étant gratuits.

L'utilisateur participe pour moins de 20 % du coût de fonctionnement dans les services urbains et 35 % en moyenne (avec de fortes variations allant de 0 à 50 %) pour les services ruraux.

**SOMMAIRE**

	<b>Pages</b>
	-----
<b>I - L'UTILISATION DES TAXIS POUR LES DESSERTES DE TRANSPORTS COLLECTIFS</b>	<b>9</b>
- Les modalités de l'enquête	13
- La création des services.	19
- Les modalités de fonctionnement	27
- L'offre de transport	31
- Le service rendu	35
- Le coût pour l'utilisateur et la collectivité	41
<b>II - LES RELATIONS CONTRACTUELLES</b>	<b>53</b>
- La définition du contrat	57
- Les aspects financiers	61
- Les aspects techniques	65
<b>III - FICHES DE CAS</b>	<b>71</b>
<b>IV - ANNEXES</b>	<b>95</b>

... ..  
... ..  
... ..

## INTRODUCTION

Le taxi comme complément ou substitut aux systèmes de transports collectifs classiques a vu son usage se développer ces dernières années. Tout d'abord expérimenté en milieu rural, certains essais ont été réalisés par la suite en complément de réseaux urbains en général pour des types de desserte bien caractérisés.

L'objectif de cette étude est de réaliser un recensement le plus exhaustif possible de toutes les expériences, aussi bien en milieu rural qu'en zone urbaine avec utilisation de taxis pour assurer des services réguliers de transports collectifs. Un recensement a été effectué en 1981 et ne concerne donc pas les expériences mises en place ultérieurement

Les expériences réalisées dans des zones à faible demande avec des véhicules de plus de neuf places nécessitant donc le certificat d'aptitude à la profession ont été exclues du champ de l'étude, ainsi que tous les ramassages scolaires bien qu'effectués avec des véhicules de moins de 9 places.

## LA DEFINITION DE LA NOTION DE TAXI

La Loi du 2 Mars 1973 a donné du taxi une définition précise qui est la suivante (Article 2) :

" Les taxis bénéficient d'une autorisation de stationnement sur la voie

L'appellation " taxi " leur est exclusivement réservée, ils sont obligatoirement pourvus des signes distinctifs suivants :

- 1°) Un compteur horo-kilométrique.
- 2°) Un dispositif extérieur, lumineux la nuit, portant la mention " taxi "
- 3°) L'indication, visible de l'extérieur, de la commune ou de l'ensemble des communes d'attachement ainsi que du numéro d'autorisation de stationnement. "

" Le maire (ou le préfet) fixe s'il y a lieu le nombre de taxis admis à être exploités dans la commune, attribue les autorisations de stationnement et délimite les zones de prise en charge ".

A l'opposé, toujours selon la même loi, " les voitures de remise ne peuvent stationner sur la voie publique en vue d'y charger des clients si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable aux bureaux de l'entreprise. Elles ne peuvent être louées à la place. Elles ne peuvent comporter de compteur horo-kilométrique. Ces dispositions ne sont pas applicables dans les communes où il n'y a pas de taxis autorisés ".

En fait à l'intérieur de cette catégorie on peut distinguer :

- Les voitures dites de **grande remise** qui relèvent du décret n° 55961 du 15 Juillet 1955 et qui sont en fait des voitures de grand luxe sans signes extérieurs apparents, louées avec chauffeur et retenues à l'avance ;
- Les voitures dites de **petite remise** louées avec chauffeur, sans signes extérieurs et retenues à l'avance mais qui ne sont pas de grand luxe.

Les voitures de remise ne sont pas limitées en nombre mais soumises à une simple déclaration par leur propriétaire à la Préfecture (à quoi il faut ajouter le contrôle des véhicules et la visite médicale du chauffeur comme d'ailleurs c'est le cas pour les taxis).

Les voitures de petite remise sont en fait en service dans les zones rurales ou dans les grandes banlieues des agglomérations tandis que les taxis exercent leurs activités dans les villes.

Bien qu'arbitraire cette distinction correspond à des besoins assez différents. En zone rurale, la demande peu importante peut être satisfaite par un artisan ayant une autre activité par ailleurs, alors que dans les grandes villes, du fait de l'importance de la demande, il a paru nécessaire à la puissance publique de réglementer et contrôler plus étroitement l'activité des taxis.

Le texte de 1973 ne s'applique normalement pas aux taxis dits " taxis collectifs " que l'on retrouve sous deux formes différentes :

- le taxi collectif dit " de ligne " avec itinéraire et horaires fixes qui relève du décret de 1949 sur la coordination des transports ferroviaires et routiers car il est considéré comme une ligne régulière.
- le taxi collectif à itinéraire et, ou horaires variables.

La présentation de ce recensement des expériences comprend trois parties :

- L'utilisation de taxis pour les dessertes de transports collectifs.
- Les aspects juridiques : analyse des types de contrat.
- Quelques monographies ou fiches de cas.
- Une annexe précisant chacune des expériences recensées.

On a retenu les définitions suivantes :

- **Service** : système de desserte par taxi collectif correspondant à un contrat.
- **Circuit** : correspond à un trajet complet incluant l'aller-retour.
- **Course** : correspond au trajet simple c'est-à-dire à l'aller ou le retour.



**I. L'utilisation des taxis  
pour les dessertes  
de transports  
collectifs**



L'analyse de l'utilisation des taxis pour assurer des dessertes de transports collectifs comprend six aspects :

- les modalités de l'enquête,
- la création des services,
- les modalités de fonctionnement
- l'offre de transport
- le service rendu,
- le coût de ces services pour l'usager et la collectivité.



## I - LES MODALITES DE L'ENQUETE

Le recensement des expériences de taxis collectifs réalisées en France a été élaboré au moyen d'une enquête épistolaire (Décembre 1981 et Janvier 1982). Afin d'être le plus exhaustif possible, le questionnaire a été envoyé systématiquement à toutes :

- Les Directions Départementales de l'Équipement.
- Les Directions Régionales de l'Équipement.
- Les Directions Départementales de l'Agriculture.
- Les entreprises de transports urbains du fichier des 101 réseaux de la Direction des Transports Terrestres.

Après rappel, la presque totalité des Directions Départementales de l'Équipement avaient répondu au questionnaire (à l'exception de la Région Parisienne).

Parmi les réponses, mêmes positives, certaines comme on l'a dit précédemment n'ont pas été retenues pour cette étude car elles étaient réalisées avec des minicars (expérience des Monts de Lacaune dans le Tarn par exemple), et non avec des taxis ou voitures de moins de neuf places.

Les expériences de taxis collectifs qui font l'objet de l'analyse ci-après ont été classées en deux grandes catégories :

- services urbains : c'est-à-dire services organisés dans un périmètre de transports urbains sous la responsabilité de l'autorité organisatrice des transports urbains.
- services dits " ruraux, organisés soit par des communes, groupements de communes ou dans quelques cas par des associations, mais en l'absence de transports urbains. Ils correspondent bien effectivement la plupart du temps à des dessertes rurales.

## Les services recensés

### 1 - Services urbains

Huit villes (1) ont mis en place des expériences de taxis collectifs à caractère urbain dont trois ont été arrêtées (bien que prises en compte dans l'analyse) :

- Besançon : services du Dimanche.
- Marseille : service des professionnels de la pêche.
- Saumur.

Les autres services de taxis ont été créés pour assurer :

- des services spéciaux pour handicapés : Lorient et Rennes.
- des dessertes péri-urbaines :
  - . Annecy (S.I.T.U.R.A.) : deux rabattements sur ligne T.C.
  - . Annecy (S.I.T.U.R.A.), services de soirée
  - . Chambéry, desserte de Chambéry-le-Vieux
  - . S.T.C.R.L. Lyon, desserte de la commune de Colombier-Saugnieu

(1) Deux expériences ne sont pas prises en compte :

- La Société des Transports en Commun de l'agglomération de Bayonne (S.T.A.B.) a équipé ses véhicules de radiotéléphones et a proposé, début 1981 aux taxis de se rattacher à sa permanence radio. Le standard fonctionne 24 h sur 24. La S.T.A.B. passe un contrat d'abonnement avec chaque taxi. Le standard fournit actuellement aux taxis de 20 à 50 % de leur activité.

- Le bureau d'aide sociale de la ville de Lyon donne aux handicapés sans fauteuil, mais qui ne peuvent prendre les transports collectifs, un carnet de 25 tickets par trimestre d'une valeur de 10 F chacun. Le handicapé paye donc sa course en taxi déduction faite du ticket de 10 F. Un accord est passé entre le bureau d'aide sociale et les sociétés de taxis.

## 2 - Services ruraux

Quarante trois services ont été recensés dont souvent plusieurs dans le même département. La liste précise figure en annexe.

La carte ci-jointe représente leur localisation. Elle fait apparaître une concentration dans des secteurs bien définis dont la cause est bien difficile à expliquer si ce n'est l'effet d'information sur ce qui est réalisé dans le département voisin. Ces 43 services ne concernent que 19 départements dont certains, comme les Pyrénées Orientales ou la Meurthe et Moselle en regroupent un grand nombre.

Parmi ceux-ci, quelques uns ont été abandonnés :

- Meurthe et Moselle : secteur de Chevechamps (1er Octobre 1979 - 30 Septembre 1980).
- Vosges, secteur de Charmes (24 Mars 1980 - 24 Septembre 1980).
- Pyrénées Orientales une sur huit.

La cessation de ces expériences est liée à l'absence de clientèle. Elles figurent néanmoins dans les valeurs moyennes calculées.

Cinq expériences sont actuellement à l'étude. Elles sont en cours de mise en place mais n'ont pu être intégrées dans les résultats présentés, du fait de l'absence de renseignements précis les concernant.

Les expériences de taxis collectifs à l'étude au début de l'année 1982 qui ont été mentionnées dans le cadre de l'enquête sont :

- Lozère : étude sur un système de taxis collectifs dans le parc des Cévennes ainsi que sur un système de transport d'intérêt local.



- Puy-de-Dôme : expérience dans le Livradois, en cours d'étude.
- Moselle : un projet dans le canton de Volmunster en complémentarité avec le réseau de transports en commun.
- Morbihan : un projet dans le secteur rurale de Guemene sur Scorff.
- Belfort : en complémentarité avec le réseau urbain.

Quelques expériences étaient en cours de démarrage au début de l'année 1982 :

- trois expériences en région Limousine
- une en Charente Maritime
- une en Corse du Sud dans le Canton de Cruzzini-Cinarca.

Toutes ces études ou expériences en cours de démarrage ont du être exclues des champ de l'étude par défaut d'informations suffisamment précises.

Pour toute l'analyse qui suit la distinction entre services urbains et ruraux sera systématiquement maintenue.



## II - LA CREATION DES SERVICES DE TAXIS COLLECTIFS

La création des premiers services de taxis collectifs remonte déjà a plus de 20 ans. L'analyse de ces créations doit permettre de répondre aux trois questions :

- Quand ?
- Par qui ?
- Pour quels motifs ?

### II.1 - Quand ?

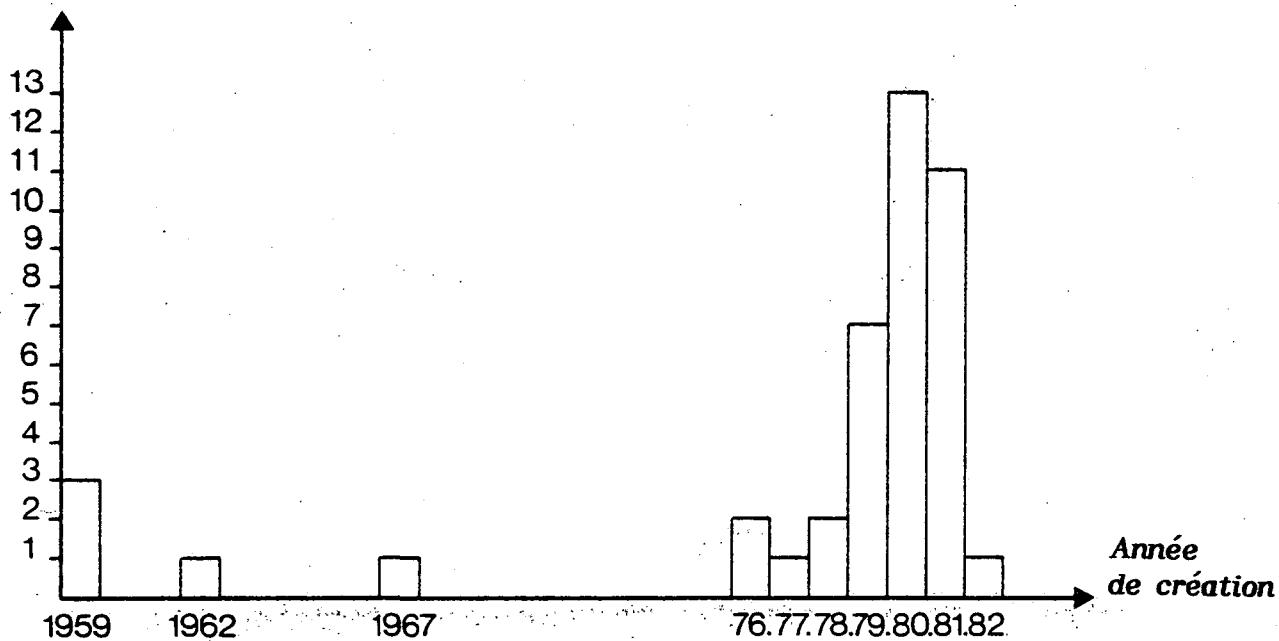
#### II.1.1 - Services urbains

Le premier service de taxi collectif urbain créé par une autorité organisatrice de transports urbains a été celui de Besançon en 1973. Il assurait le fonctionnement d'une ligne du réseau de transports collectifs, le Dimanche. Ce service a fonctionné deux ans mais a dû ensuite, devant son succès, être transformé en ligne régulière avec matériel classique.

Les années de création de ces services ont été :

- 1973 : 1 (arrêté en 1975) (Besançon)
- 1977 : 1 (arrêté en 1978) (Marseille)
- 1978 : 2
- 1979 : 1
- 1981 : 3 (dont Saumur qui a été abandonné depuis).

**Nombre de services  
de taxis collectifs créés  
en milieu rural**



Il semblerait donc qu'après deux essais arrêtés pour des raisons inverses (trop de clientèle à Besançon et donc passage à une exploitation classique par bus, et disparition de la clientèle à Marseille qui s'était organisée différemment) il y ait eu une relance de ces expériences en 1981 avec les services de Rennes, Saumur et les trois services d'Annecy.

### **II.1.2 - Services ruraux**

La création de services de taxis collectifs pour des relations de type rural est beaucoup plus ancienne que pour les dessertes urbaines. C'est le département de l'Orne qui fut le précurseur avec la mise en place, dès 1959, de services qui fonctionnent encore.

On constate (graphique ci-contre) qu'il a néanmoins fallu attendre les années 1979 - 1980 et 1981 pour que se développent avec une certaine ampleur de telles expériences. Ces années correspondent aux premières mises en oeuvre de schémas départementaux de transports collectifs.

### **II.2 - Par qui ?**

A cette question , les réponses divergent selon le type de service.

#### **II.2.1 - Services urbains**

Ce sont les autorités organisatrices des transports urbains (villes ou syndicats intercommunaux) qui ont créé ces services. Cette création a, dans tous les cas, été réalisée par le biais de l'entreprise de transports urbains qui passe un contrat d'affrètement avec la société des taxis.

Ainsi :

- à Rennes : le contrat est conjoint entre l'autorité organisatrice, le service de transports de handicapés et le G.I.E. de taxis.

- à Marseille et à Lyon les contrats étaient entre l'autorité organisatrice et les taxis.

- par contre dans toutes les autres villes le contrat est du type service affrété par l'entreprise de transports urbains.

### II.2.2 - Services ruraux

Les services recensés ont été créés par :

- des communes :	7 soit 16 %
- des syndicats de communes :	14 soit 33 %
- le département :	14 soit 33 %
- des associations :	6 soit 14 %
- divers :	2 soit 4 %
<b>Total</b>	<b>43 soit 100 % .</b>

Mais ces opérations ont été réalisées dans le cadre :

- d'un contrat de pays	2 soit 4 %
- d'un Schéma Départemental de Transports collectifs (S.D.T.C.)	23 soit 54 %
- autres	18 soit 42 %.

Le département n'organise pas obligatoirement tous les services créés dans le cadre des Schémas Départementaux de Transports Collectifs. De nombreuses communes organisent elles-mêmes de tels services.

## **II.3 - Pour quel motif ?**

### **II.3.1 - Services urbains**

Il semble possible de classer en quatre catégories les motifs de création des services des taxis collectifs en fonction des types de dessertes qu'ils assurent :

- rabattement sur une ligne de transports collectifs du réseau urbain
- desserte péri-urbaine
- desserte spécifique de soirée ou du Dimanche
- desserte pour handicapés.

#### **II.3.1.1 - Les rabattements**

Les rabattements sur ligne régulière ont été organisés dans deux cas :

- Rabattement sur une ligne du réseau T.C.L. de Lyon de la Commune de Colombier Saugnieu. Cette commune, bien qu'extérieure à la COURLY était autrefois desservie par une ligne assurée par la Régie des Voies Ferrées du Dauphiné. La reprise par les T.C.L. de cette ligne des V.F.D. s'est traduite par une suppression de la desserte de cette commune par la ligne régulière compensée par la mise en place d'un taxi collectif gratuit en rabattement sur la ligne T.C.L., financé par le Syndicat des T.C.R.L.

- Le Syndicat des Transports Urbains de la Région Annécienne (S.I.T.U.R.A.) a organisé deux rabattements assurés par affrètement de taxis collectifs sur le terminus de la ligne 1 du réseau S.I.B.R.A. à Poisy.

### II.3.1.2 - Les dessertes péri-urbaines

Des expériences ont également été mise en place pour assurer la desserte des zones péri-urbaines à faible densité de population donc mal adaptées à une desserte par bus classique :

- La commune de Saumur par l'intermédiaire de son entreprise de transports urbains la S.T.U.S. a créé successivement plusieurs types d'expériences qui n'ont finalement pas été reconduites en 1982.

- Le Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Chambérienne (S.I.A.C.) a confié au transporteur urbain (la S.T.A.C.) l'organisation d'un service de taxis collectifs affrété pour maintenir la desserte de la commune de Chambéry-le-Vieux assurée auparavant par un transporteur qui cessa son activité. Le maintien d'un système classique n'était pas justifié du fait de la faible population à desservir.

### II.3.1.3 - Dessertes spécifiques

La première desserte par taxis collectifs a été créée à Besançon pour assurer un service régulier le Dimanche.

Une desserte par taxis collectifs du même type était également créée par le S.I.T.U.R.A. à Annecy sur le tracé de la ligne 5 pour assurer des services de soirée entre 19 h 30 et minuit. Ce service n'a qu'une faible fréquentation.

A ces deux expériences il convient de rattacher le service de taxis collectifs mis en place à Marseille en Août 1977 mais arrêté en Mars 1978 pour faciliter le transport des professionnels de la pêche du Quai des Belges à la criée aux poissons de SAUMATY de 1 h à 4 h. L'expérience a dû être arrêtée faute de clientèle, les usagers s'étant organisés entre eux.

#### II.3.1.4 - Dessertes pour handicapés

Deux services spécifiques pour handicapés ont été créés par affrètement de taxis collectifs à :

- Lorient par le S.I.V.O.M. en 1978 pour prolonger les circuits existants de 19 h 39 à 0 h 30.
- à Rennes par le Syndicat Intercommunal des transports collectifs de l'agglomération Rennaise pendant les heures ouvrables en complément du service spécifique existant déjà.

Il ne semble pas qu'il y ait pour le moment de tendance très nette qui se dégage comme motif de création de tels services, le nombre d'expériences recensées étant trop faible.

#### II.3.2 - Les services ruraux

Parmi les 43 services recensés, il semble que l'on puisse distinguer trois motifs de création avec néanmoins une dichotomie beaucoup moins nette que pour les services urbains :

- dessertes spécifiques de marchés	9 soit 21 %
- dessertes rurales	25 soit 58 %
- rabattement sur ligne T.C. ou SNCF	9 soit 21 %
<b>Total</b>	<b>43 soit 100 %</b>

La classification est effectuée sur le motif principal de la création du service, bien qu'il remplisse souvent plusieurs fonctions. Les dessertes à caractère rural se traduisent en général par la liaison de communes vers le chef-lieu de canton où se tient le plus souvent le marché. Les deux premières classifications peuvent donc être regroupées ce qui ramène à deux catégories de services :

- desserte rurale
- rabattement sur une ligne régulière.



### **III - LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT**

Les modalités de fonctionnement des services de taxis collectifs correspondent aux différentes solutions qu'il est possible de mettre en place que l'on peut schématiser en services fixes ou à la demande.

#### **III.1 - Services urbains**

Les huit villes qui ont mis en place des taxis collectifs correspondent à 11 services différents qui peuvent se classer comme suit :

- services à la demande : itinéraires et arrêts 3
- services à itinéraires fixes mais néanmoins arrêts à la demande 3
- services à itinéraires et arrêts fixes 5

Seuls les services pour handicapés et les expériences réalisées à Saumur fonctionnent totalement à la demande sur appel téléphonique et groupement de ces demandes. Néanmoins à Saumur une limitation était mise avec l'obligation d'un point de destination fixe et d'une zone origine prédéterminée.

Par ailleurs, parmi ces services urbains :

- 6 fonctionnent à horaires fixes,
- 4 fonctionnent avec des horaires variables mais à l'intérieur d'une plage déterminée.

Comme on le voit, ces services urbains affrétés à des taxis sont dans l'ensemble calqués sur des lignes de bus classiques, sauf pour les services spécialisés, avec néanmoins un peu plus de souplesse au niveau des arrêts.

Le nombre d'expériences n'est cependant pas suffisant pour en généraliser les conclusions.

### III.2 - Services ruraux

L'organisation des services ruraux de taxis collectifs s'articule autour de deux caractéristiques : arrêts ou itinéraires et horaires.

#### Arrêt et itinéraires

Fixes	16 services soit 37 %
à la demande	27 services soit 63 %
<b>Total</b>	<b>43 services soit 100 %</b>

Dans tous les cas, les arrêts et itinéraires sont toujours simultanément fixes ou variables.

#### Horaires

Fixes	30 services soit 70 %
Variables	13 services soit 30 %
<b>Total</b>	<b>43 services soit 100 %.</b>

Un certain nombre de services fonctionnant avec des itinéraires variables ont néanmoins un horaire fixe au lieu de destination.

De la combinaison horaires et types de services :

- itinéraires fixes et horaires fixes :	16 soit 37 %
- itinéraires fixes et horaires variables :	-
- itinéraires variables et horaires fixes :	15 soit 35 %
- itinéraires et horaires variables :	12 soit 28 %

**T o t a l** **43 soit 100 %**

il ressort que les services entièrement variables (horaires et itinéraires) ne représentent pas le tiers des services. Il faut noter que les horaires variables sont toujours compris à l'intérieur d'une plage horaire précise mais plus ou moins large. Les itinéraires variables correspondent également dans presque tous les cas à un point de destination final fixe, l'itinéraire pour s'y rendre étant constitué à partir des demandes formulées.

Ces services ne fonctionnent pas tous les jours de la semaine :

	Nombre de services	Nombre de jours de fonctionnement par semaine	Pourcentage
	15	6	35 %
	1	5	2
	1	4	2
	6	3	14
	9	2	21
	11	1	26
<b>Total</b>	<b>43</b>		<b>100 %</b>

Les fréquences de fonctionnement sont assez variables avec une tendance marquée pour des services fonctionnant soit tous les jours ouvrables, soit 1 à 2 jours par semaine, correspondant alors aux services de marchés.

Le tableau ci-dessous traduit la relation entre le motif du service et son mode de fonctionnement.

Nature du service	Nombre de services			
	Itinéraires		Horaires	
	Fixes	Variables	Fixes	Variables
Desserte de marché	5	4	7	2
Desserte rurale	6	18	17	7
Rabattements	4	5	6	3
Autres	1	-	1	-
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>27</b>	<b>31</b>	<b>12</b>

Les dessertes organisées en rabattement sur une ligne régulière sont à horaires fixes, sauf cas exceptionnel. Il en est de même des dessertes spécifiques de marchés dont l'aller-retour s'effectue dans la matinée.

Ce sont par contre les dessertes rurales qui ont la plus grande proportion de services à la demande, principalement en ce qui concerne les itinéraires, les horaires étant assez souvent fixes.

#### IV - L'OFFRE DE TRANSPORT

L'offre de transport assurée par les services des taxis collectifs se traduit, comme pour les transports en commun classiques, par le nombre de Kilomètres parcourus et la longueur moyenne des courses.

##### IV.1 - Services urbains

En raison du faible nombre de services les valeurs moyennes ne peuvent être que purement indicatives. Elles ne comprennent pas les deux services pour handicapés sur lesquels il n'a pas été possible de recueillir de données précises concernant le nombre de courses réalisées.

Le tableau ci-après donne les fréquences quotidiennes (en nombre de courses) ainsi qu'une estimation des kilomètres annuels, (les Km journaliers ont été projetés sur une année complète lorsque l'expérience a été interrompue, pour permettre une comparaison.

Service	Année	Nombre de courses quotidiennes	Nombre de taxis	Nombre de Km par jour	Nombre de Km par an	Longueur moyen. d'une course en Km sans H.L.P.
Besançon						
- Dimanche	1975	102	6	628	320.000	5,9
- Soirée	1975	57	6	350		5,9
Marseille	1977	6 à 8	1	48	13.000	6
Chambéry	1980	10	1	60	15.000	6
Annecy						
- Soirée	1981	16	1	130	≈ 47.000	8,1
- Rabattements						
Ligne 12	1981	18	1	130	≈ 47.000	7,2
Ligne 11	1981	7	1	35	≈ 12.500	5
Saumur	1981		7	17	≈ 4.500	9,1
Colombier Saugnieu	1981	4	1	36	≈ 10.000	9

La longueur moyenne d'une course urbaine effectuée en taxi collectif serait de l'ordre de 6,4 Km avec une plage de variations de 5 à 9 Km.

#### IV.2 - Services ruraux

Les données n'étant pas toujours homogènes, certaines approximations ont été réalisées pour estimer l'offre moyenne annuelle.

Un service moyen de taxi collectif effectue 6.500 Km par an. Mais cette moyenne masque de grandes variations puisque le kilométrage annuel des services recensés varie de 350 Km à 43.000 Km ou même de 0 à 43.000 puisque certains services à la demande n'ont pas du tout fonctionné faute de demande.

Les kilométrages moyens annuels par service varient dans une fourchette de 3.000 à 7.000 Km annuels selon le type de desserte :

- marchés 6.600 Km par an ( $1.200 < N < 8.600$ )
- rural 5.400 Km par an ( $350 < N < 15.000$ )
- rabattement 3.100 Km par an ( $1.000 < N < 4.300$ )

La longueur moyenne des courses est de 13 Km soit pratiquement le double de celle des services urbains (6,4 Km).

Cette longueur moyenne des courses varie également selon le motif du service :

- marchés 17,8 Km
- rural 11,4 Km
- rabattement 7,0 Km.

A l'exception des services de rabattement, les longueurs moyennes des courses sont relativement élevées. Comment expliquer la différence entre desserte de marché et desserte rurale ? Un des éléments d'explication pourrait être cherché dans le type d'exploitation. En effet les services à la demande ont une longueur moyenne plus faible que les services fixes :

- services à la demande      12,5 Km par course
- services fixes                14,2 Km par course

et sont en plus grand nombre dans les services de simple desserte rurale.

Cette différenciation n'explique cependant pas à elle seule l'écart qui existe entre les deux motifs de services qu'il conviendrait peut être de rechercher dans le fait que les circuits spécifiques de marchés desservent des hameaux ou villages du canton.



## V - LE SERVICE RENDU

Le service rendu par ces expériences de taxis collectifs peut être quantifié à partir de la clientèle transportée, tout l'aspect qualitatif n'étant bien évidemment pas pris en compte. Les moyennes ne traduisent que très imparfaitement les écarts importants qui peuvent exister d'un service à l'autre.

Deux ratios traduisent le mieux les résultats obtenus par ces services :

- les voyageurs par Km
- les voyageurs par service (un sens).

### V.1 - Services Urbains

Le tableau ci-dessous donne les valeurs de ces deux ratios pour chacun des services urbains, sauf pour les services handicapés de Rennes et Lorient qui ne disposent pas de statistiques précises.

Ville	Motif du service	Voyageurs	
		par Km	par course
Annecy (1981-1982)	rabattement	0,33	2,14
Colombier Saugnieu (1980)	rabattement	0,17	1,5
Saumur (1981)	desserte péri-urbaine	0,13	1,18
Aggl.Chambérienne(1980)	"	0,21	2
Marseille (1977)	desserte spécifique	0,42	5
Annecy (1981-1982)	service soirée	0,07	0,5
Besançon (1979)	service soirée + Dimanche	0,41	2,5

Malgré le nombre restreint d'expériences, on constate que le ratio des voyageurs par kilomètre ne dépasse pas 0,42. Il est plus élevé pour les dessertes spécifiques et les rabattements que pour les dessertes purement péri-urbaines.

Le ratio voyageur par course quant à lui retraduit bien la charge réelle des taxis. Seule la desserte spécifique de Marseille avait une occupation très forte ce qui n'a pas empêché que cette expérience soit interrompue car les professionnels de la pêche se sont arrangés entre eux rendant inutile la desserte taxi collectif. (1)

Si on fait exception de Marseille, le taux d'occupation ne dépasse pas 2,5 personnes par course pour des véhicules d'une capacité de 5 à 7 places.

## V.2 - Services ruraux

Le ratio des voyageurs par kilomètre pour l'année 1981 est en moyenne de 0,13 et le taux d'occupation moyen (voyageurs par course) de 1,9. Ces deux valeurs sont dans l'ensemble inférieures à celles que l'on observe dans les dessertes urbaines. Elles varient en fonction :

- du motif du service
- du mode d'exploitation du service.

(1) Cette desserte de Marseille a été créée lors du transfert du marché au poisson du Vieux Port en périphérie (15 Km) pour permettre au personnel de s'y rendre la nuit. Après la période d'adaptation le personnel a trouvé meilleur compte à s'arranger soit avec leur employeur, soit en se regroupant.

### V.2.1 - Motif du service

	Voyageurs par Km		Voyageurs par service	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Services de marché	0,12	0,11 (0,05 à 0,98)	2,14	2,2 (1,7 à 2,8)
Desserte rurale	0,14	0,10 (0,01 à 0,51)	2,0	1,7 (0,1 à 7,3)
Rabattements	0,18	0,14 (0,08 à 0,45)	1,26	1,5 (0,5 à 2,5)
<b>T o t a l</b>	<b>0,13</b>	<b>0,10 (0,01 à 0,98)</b>	<b>1,9</b>	<b>2,0 (0,1 à 7,3)</b>

Le ratio voyageur par kilomètre parcouru est d'autant plus fort que la longueur moyenne des courses est faible, ce qui explique la différence entre services de rabattement et desserte rurale ou de marchés.

Les valeurs médianes sont dans l'ensemble plus faibles que les valeurs moyennes avec des écarts entre valeurs extrêmes très élevés.

Le nombre de voyageurs par course, c'est-à-dire le taux d'occupation présente une évolution inverse de celle du ratio voyageurs par kilomètre encore plus accentuée pour les valeurs médianes que moyennes.

Les services de rabattement ont un taux d'occupation moyen faible mais avec une plage de variation comprise entre 0,5 et 2,5.

### V.2.2 - Mode d'exploitation

Le mode d'exploitation des services a une influence certaine sur les variations constatées précédemment. Les services à la demande ont, en moyenne, un taux d'occupation plus élevé que les services fixes :

	Voyageurs par Km		Voyageurs par course	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Services à la demande	0,14	0,10 (0,01 à 0,98)	1,94	1,7 (0,1 à 4,6)
Services fixes	0,13	0,11 (0,01 à 0,45)	1,79	2 (0,3 à 7,3)

Les valeurs médianes évoluent en sens contraire des moyennes, les points extrêmes ayant tendance à fausser sensiblement ces dernières. La répartition des services représentée sur les graphiques ci-après montre :

#### Taux d'occupation

Le plus grand nombre de services se trouve situé :

- pour les services à la demande entre 1,5 et 2,5 personne par course.
- pour les services fixes : plus groupés aux environs de 2 personnes par course.

#### Voyageurs par Km

Services à la demande : les valeurs sont assez concentrées dans une plage 0,08 - 0,14.

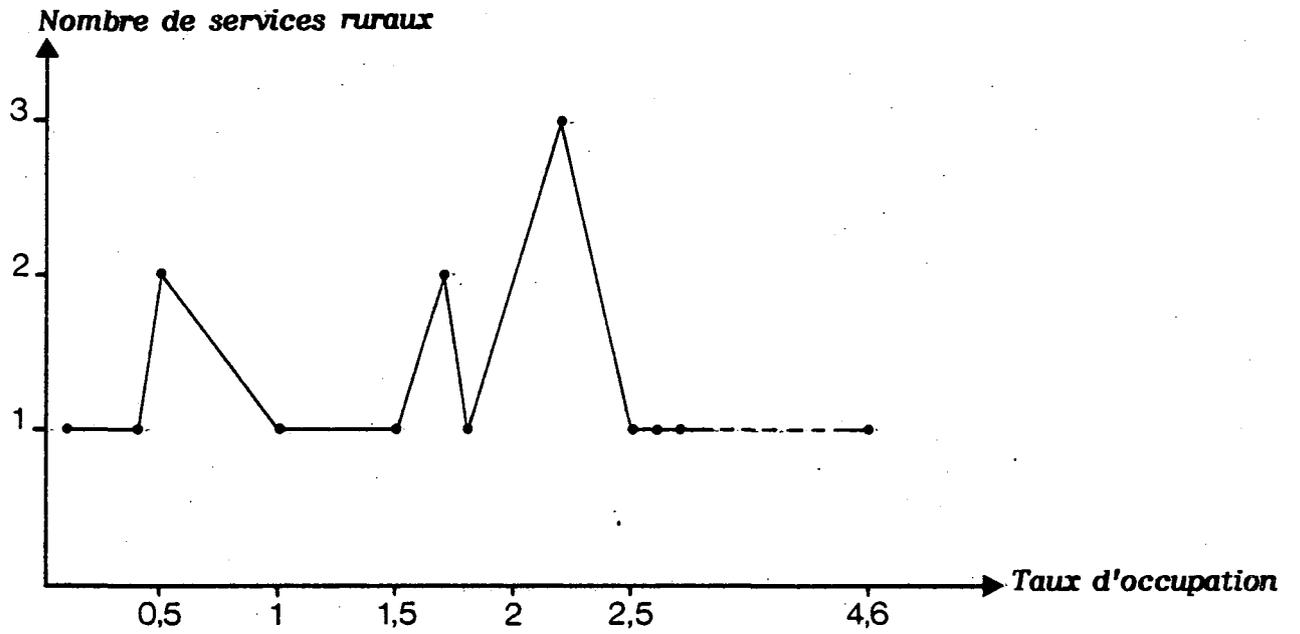
Alors que pour les services fixes les valeurs sont beaucoup plus dispersées.

Ces éléments expliquent que la variation des valeurs médianes ne soit pas de même sens que celle de la moyenne.

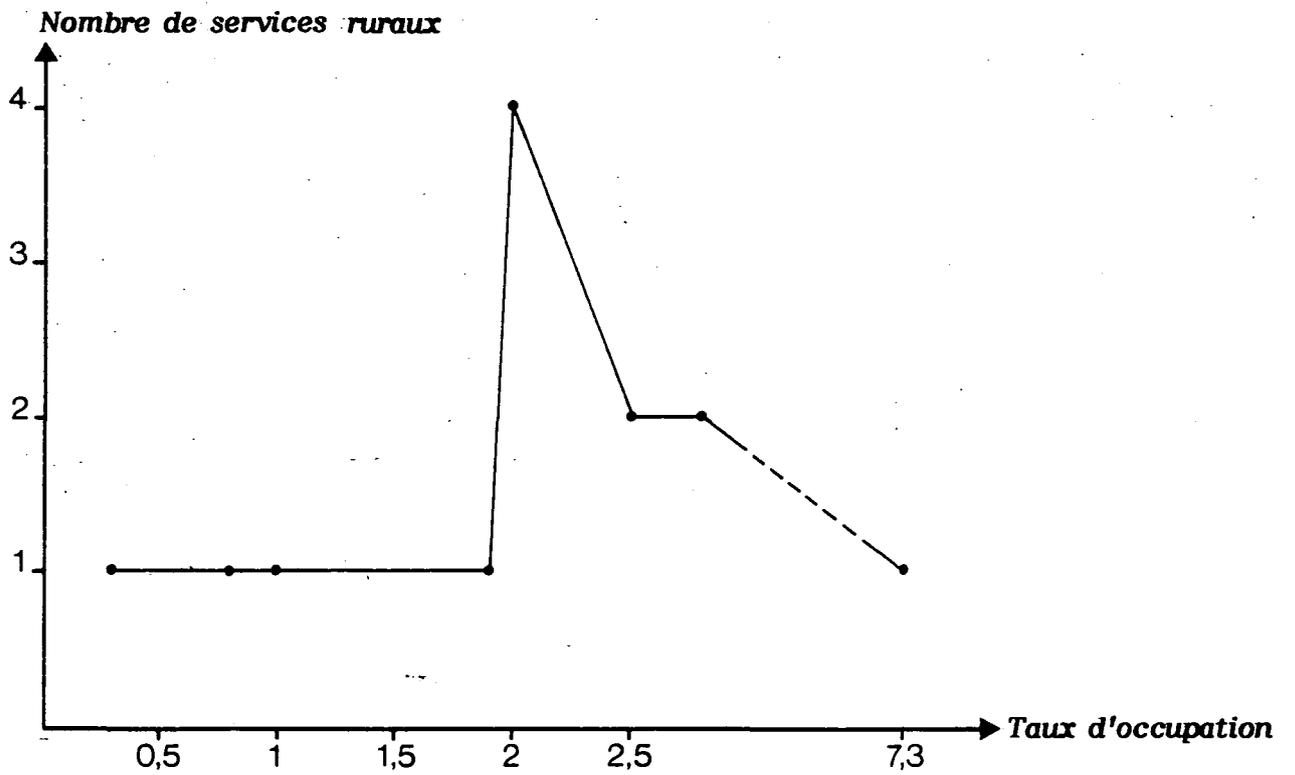
En recalculant les moyennes sans les deux valeurs extrêmes on remarque alors que les taux d'occupation deviennent très voisins :

- services à la demande      1,7
- services fixes                1,6

**SERVICES A LA DEMANDE**

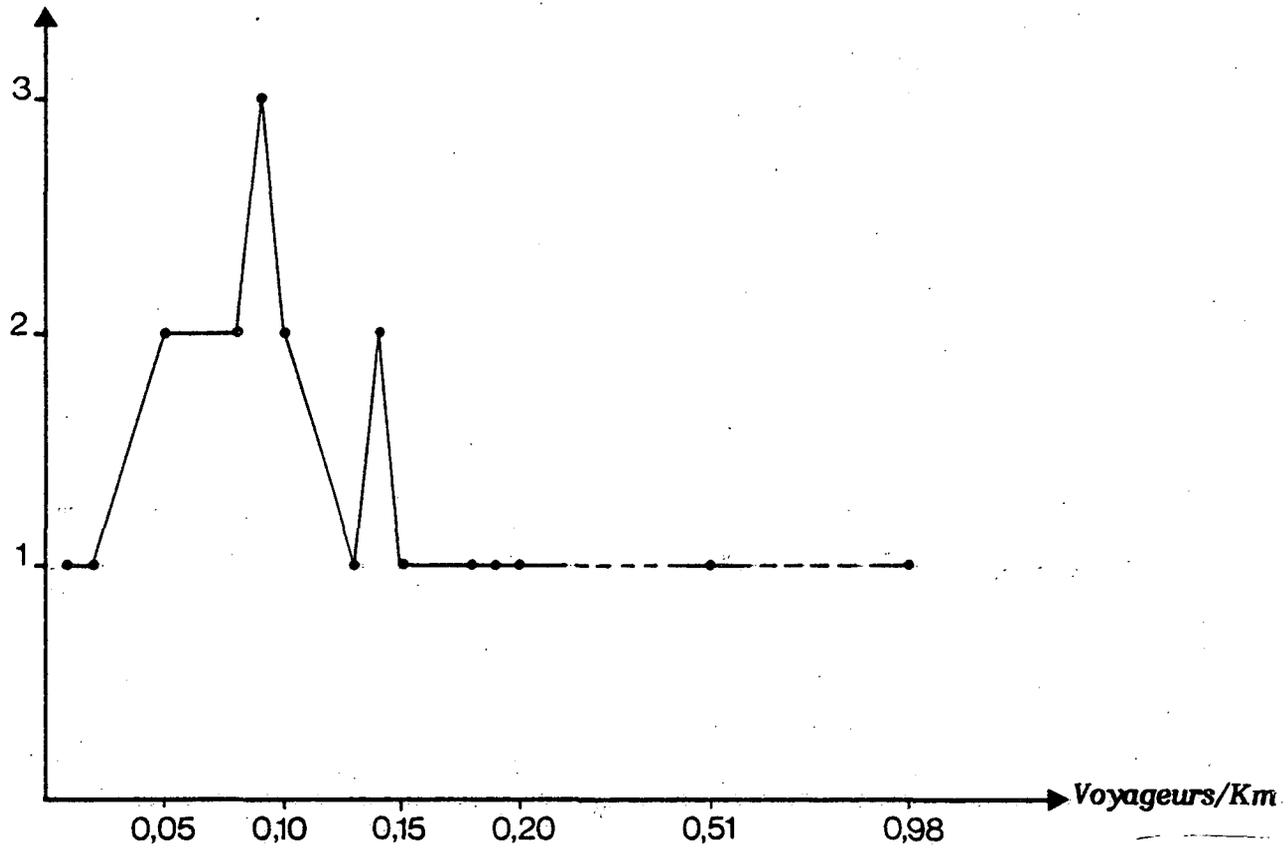


**SERVICES FIXES**



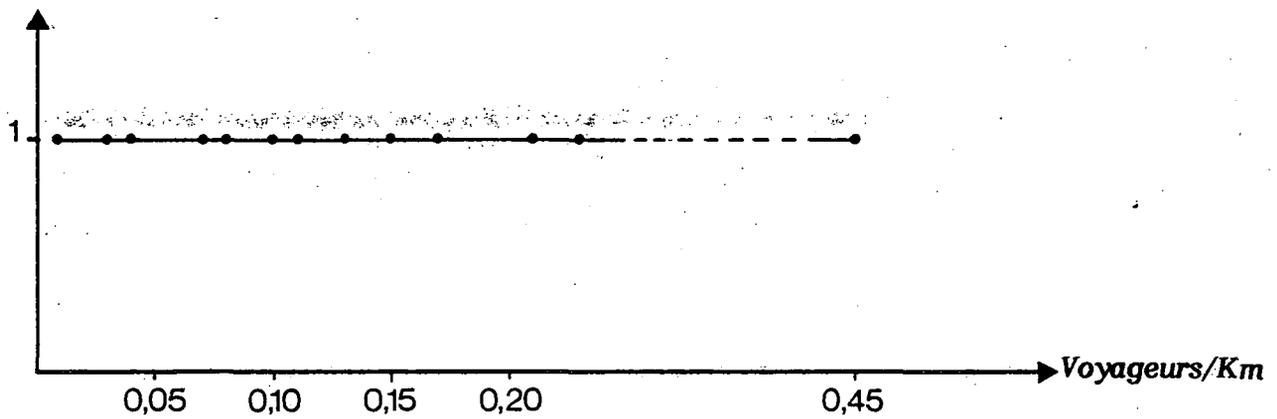
### SERVICES A LA DEMANDE

Nombre de services ruraux



### SERVICES FIXES

Nombre de services ruraux



## **VI - CE QUE COÛTE LE SERVICE**

Les services de taxis collectifs fonctionnant actuellement ont une occupation moyenne de deux ou même inférieure à deux voyageurs par course pour des véhicules qui offrent de 4 à 7 ou 8 places. Leur taux de remplissage est donc plutôt inférieur à 50 %. Quel est le coût de tels services ?

L'estimation du coût de ces services pour la collectivité comme pour l'usager nécessite de connaître :

- les modalités de facturation
- le coût de fonctionnement
- le financement par l'usager.

### **V.1 - Les modalités de facturation**

Deux types principaux de facturation sont utilisés par les autorités organisatrices pour rémunérer l'exploitant :

- le prix forfaitaire
- la garantie de recette.

Le prix forfaitaire payé à l'exploitant est soit calculé au nombre réel de Km parcourus, soit au nombre de courses effectuées (ou de circuits).

Dans le cas de rémunération de l'exploitant avec contrat à garantie de recette, c'est le prix facturé à l'utilisateur qui procure la recette de l'exploitant. Mais ce prix est calculé pour correspondre au coût de fonctionnement réel de la course, les réductions tarifaires étant alors compensées par l'autorité organisatrice. De tels contrats ne sont utilisés que pour des services à la demande, une course n'étant effectuée que lorsqu'il y a au moins un client.

Cet aspect est détaillé dans la partie relations contractuelles.

## VI.2 -Le coût de fonctionnement

Seuls les services ayant fonctionné durant l'année 1981 et dont on dispose de données concernant les coûts font l'objet de l'analyse.

### VI.2.1 - Les dépenses de fonctionnement

Le prix kilométrique payé aux taxis ou entreprises de taxis ont été (T.T.C.) en 1981, de :

- Saumur	2,14 F
- Annecy - service rabattement	2,89 F
- Annecy - service de soirée	3,04 F
- Chambéry	3,00 F
- Colombier Saugnieu	1,80 F.

Pour les deux services spécifiques handicapés la rémunération des taxiteurs n'est pas au Kilomètre parcouru, mais forfaitairement à la course :

- soit de 24 à 26 F à Rennes
- soit 35 F à Lorient.

Les prix facturés en 1981 étaient donc compris entre 2 et 3 F du Kilomètre ce qui montre l'intérêt de telles solutions par rapport à un service urbain classique pour des dessertes de zone peu denses ou pour des services très spécifiques.

## VI.2.2 - Les services ruraux

Les prix kilométriques (T.T.C.) facturés par les taxiteurs aux autorités organisatrices, pour l'année 1981 sur les 29 services dont on dispose des renseignements se répartissent ainsi :

- de 1,20 F à 1,50 F :	12 services
- de 1,50 F à 1,70 F :	11 services
- de 1,70 F à 2 F :	-
- de 2 F à 3 F	3 services
- plus de 3 F	3 services.

Le prix moyen du kilomètre est, en 1981, de 1,70 F avec un prix médian de 1,50 F.

Les prix facturés pour les services ruraux sont dans l'ensemble inférieurs à ceux des services urbains qui sont compris entre 2 F et 3 F.

Les trois services dont le prix kilométrique est supérieur à 3 F du Km correspondent à des facturations forfaitaires par circuit pour lesquelles on a calculé quel en était le prix kilométrique. Il s'agit des services de :

- **Courzieu** dans le Rhône dont le prix forfaitaire de 100 F par circuit correspond à 4,16 F du Km.

- **Viry** en Haute-Savoie où le prix forfaitaire de 65 F par circuit correspond à 6 F du Km.

- **Montendes** en Charente Maritime où le prix forfaitaire de 125 F par circuit correspond à 6,60 F du Km.

Il semble donc que les tarifs forfaitaires par circuit se traduisent par un prix kilométrique plus élevé ramené au Km parcouru.

Deux services ont des éléments de tarification qui se rapprochent de ceux de la profession de taxi :

- en Haute-Saône le service de Dampierre : au prix de 1,50 F du Km se rajoute, pour les circuits faits vers Besançon, une facturation de 33 F de l'heure d'attente.

- dans l'Indre, à St-Sévère - Champillet : une prise en charge de 6 F se rajoute aux 1,50 F du Km. Il convient de noter que pour les deux services du département de la Mayenne il est prévu une facturation de 1,55 F du Km augmentée de 5 % lorsqu'il y a des demandes de trois voyageurs groupés.

#### VI.2.2 - Le coût du voyageur transporté par course

Il est possible d'avoir une estimation du coût du voyageur transporté par ces services de taxis collectifs. Le coût restant à la charge de la collectivité étant inférieur, sauf dans les deux cas de services gratuits.

Le coût du voyageur transporté, pour les services urbains, était en 1981 de :

- Annecy service de soirée	40 F
- Annecy - service de rabattement	8 F
- Chambéry	14 F
- Colombier Saughieu	8 F
- Saumur	16 F.

Le coût moyen du voyageur transporté dans ces cinq types de services est de 14 F. Il masque, comme le tableau ci-dessus le montre, des différences notables. En enlevant le service de soirée d'Annecy (dont d'ailleurs la tarification pour l'usager était le double du ticket urbain), le coût moyen du voyageur pour les quatre services restant est de 11 F.

Le coût moyen du voyageur transporté pour les services ruraux de taxis collectifs était, en 1981, de 17 Francs par course.

Il convient de noter que le coût médian est identique au coût moyen bien que ce dernier masque des écarts importants, l'écart maximum étant de 1,7 F à 80 F.

Le coût d'un voyageur par course dans les 22 services ruraux dont on dispose de données se répartit en :

- inférieur à 10 F	4 services
- entre 10 F et 15 F	4 services
- entre 15 F et 20 F	6 services
- entre 20 F et 25 F	4 services
- supérieur à 25 F	4 services

Ces coûts ne varient pas de façon très significative selon le type de service (fixe ou à la demande) mais avec cependant une tendance à un coût du voyageur transporté légèrement inférieur pour les services à la demande.

- services à la demande	17 F
- services fixes	19 F.

Ces valeurs mettent en évidence un coût du voyageur transporté plus élevé que pour les services urbains (17 F contre 14 F).

Il convient de tempérer cette affirmation par le fait que ce coût est calculé abstraction faite de la longueur moyenne des courses.

Le seul ratio permettant une comparaison valable est le coût du voyageur X Km qui permet de réintroduire l'influence de la distance parcourue. En l'absence de renseignements sur cet indicateur il est possible de faire une approximation à partir de la longueur moyenne des courses, ce qui sous entend que tous les voyageurs parcourent la même distance.

La longueur moyenne des courses est :

- services ruraux	13 Km
- services fixes	6, 4 Km

Le coût moyen du voyageur transporté ramené au Km parcouru serait alors :

- services ruraux	1,31 F
- services fixes	1,34 F

soit un coût sensiblement identique.

### VI.3 - Le financement par les usagers

Le prix payé par l'utilisateur repose sur des principes différents pour les services urbains où ils s'intègrent dans la majorité des cas à un réseau déjà existant de ceux des services ruraux.

#### **VI.1.1 - Services urbains**

Le principe de tarification pour l'utilisateur le plus fréquemment retenu est celui du réseau urbain.

C'est ainsi qu'à :

- Besançon
- Marseille
- Chambéry
- Annecy (service de rabattement)

le prix perçu auprès de l'utilisateur est ou était celui du trajet urbain sur le réseau de transports urbains avec le même titre de transport.

Mais pour le service de soirée d'Annecy, une tarification double (deux tickets urbains) est demandée.

A Saumur par contre le prix des taxis collectifs était fixé forfaitairement à 8 F la course, le ticket donnant droit en plus à l'utilisation du réseau urbain pendant une heure.

Un seul service est gratuit, celui de Colombier Saugnieu dans le Rhône.

Les deux services spécialisés pour handicapés ont une tarification différente :

- **celui de Rennes** : tarification du réseau urbain 3 F la course en 1981 quelle que soit la distance parcourue avec possibilité d'abonnement mettant la course à 1,60 F.

- **celui de Lorient** : prix forfaitaire de 5 F la course quelle que soit la distance parcourue.

Il en ressort que les taxis collectifs mis en place dans le cadre d'un périmètre de transports urbains ont dans l'ensemble : **une tarification identique à celle du réseau urbain, indépendante de la distance parcourue et sans obligation de faire l'aller-retour.**

L'utilisateur ne participe que pour une faible part du coût de fonctionnement (13 % à Chambéry, 17 % à Annecy sur les lignes de rabattement et seulement 5 % pour le service de soirée.

#### **VI.1.2 - Les services ruraux**

Le tarif perçu auprès de l'utilisateur des services de taxis collectifs se rapproche le plus souvent de la tarification des services réguliers de cars et non de celle des taxis. En effet dans aucun cas il n'est perçu de prise en charge. Par contre la tarification est dans l'ensemble :

- proportionnelle aux Km parcourus
- avec parfois une perception minimum (qui ressemble un peu à la prise en charge) fixée entre 2 et 4 F que l'on trouve dans une douzaine de cas.

- avec également dans certains cas un tarif dégressif en fonction du nombre de personnes transportées. On ne trouve ce système que dans les services à la demande, l'objectif étant d'inciter les personnes à se grouper avant de faire appel au service de taxi collectif. Les observations faites sur les services de Meurthe et Moselle conduisent à penser que ce système d'incitation ne soit pas très probant bien que l'occupation des services à la demande soit un peu plus élevée que celle des services fixes.

Les tarifs perçus auprès des usagers varient pour l'année 1981 dans une fourchette de 0,25 F du Km pour les services des Pyrénées Orientales à 1,22 F pour le service du Loir et Cher.

Les tarifs pratiqués en 1981, sur 23 services, se répartissent ainsi :

Gratuits	2 services
0,25 F par Km	9 services
0,25 F à 0,50 F par Km	3 services
0,50 F à 0,75 F par Km	3 services
0,75 F à 1 F par Km	3 services
1 F à 1,25 F par Km	3 services.

Les deux services gratuits correspondent à ceux de Vassivière dans la Creuse et de la Haute-Vienne, fréquentés presque uniquement par des personnes âgées.

Il faut encore noter que dans deux services seulement il y a obligation de prendre un billet aller-retour; tous deux étant des services à la demande.

La tarification demandée à l'utilisateur pour les services de taxis collectifs est principalement de type kilométrique dont le prix médian en 1981 était aux environs de 0,50 F du kilomètre.

Le tarif dégressif pour les personnes se regroupant dans les services à la demande ne semble pas avoir atteint son objectif (Ex. de Meurthe et Moselle) et paraît difficile à gérer.

La recette voyageur couvre en moyenne 35 % des dépenses de fonctionnement avec des écarts très importants selon les services (0 % pour les services gratuits, 50 % dans certains cas).

Il semble donc que l'utilisateur, en milieu rural, participe pour une part plus importante au coût réel du transport qu'en milieu urbain.

## EN CONCLUSION

A partir des expériences recensées qui peuvent être considérées comme presque exhaustives, quelques recommandations semblent se dégager.

### Les services de taxis collectifs urbains

Ce type de service semble être bien adapté au cas de dessertes de type péri-urbain correspondant à des rabattements sur une ligne du réseau. Ils permettent d'appréhender la clientèle avant la mise en place d'une ligne classique. Leur gestion selon le principe d'une ligne régulière mais avec arrêts à la demande et possibilité de doublage par appel radio d'un autre taxi semble bien adaptée. La simplicité de la tarification, usage des titres de transports valables sur le réseau urbain, semble préférable à une tarification spécifique.

L'usage du taxi collectif pour des dessertes à caractère très spécifiques comme le transport des handicapés semble donner satisfaction dans les deux villes où de telles dessertes existent.

### Les services de taxis collectifs ruraux

Les nombreux exemples recensés permettent de se faire une opinion plus précise sur de tels services.

A quelques rares exceptions près, ces services ont rarement un taux d'occupation supérieur à deux voyageurs par course. Il ne faut donc pas partir sur des bases trop optimistes lors des bilans prévisionnels qui peuvent être faits avant la mise en place de tels systèmes.

Quel type d'organisation choisir, service à la demande ou fixe ? Sur le seul aspect coût du voyageur transporté, il semble difficile de choisir. Par contre l'avantage du service à la demande est qu'il ne coûte rien s'il n'y a aucune demande, ce qui fût le cas de deux services des Pyrénées Orientales.

Dans le cas de choix d'un service à la demande, il semble préférable, par simplicité de gestion et comme incitation au regroupement des voyageurs de limiter les plages horaires de fonctionnement avec même peut-être systématisation des heures fixes d'arrivée.

La tarification doit être simple. Une tarification dégressive en fonction du nombre de personnes groupées est difficile à gérer et n'est guère efficace comme incitation au regroupement. Elle est d'ailleurs abandonnée dans les départements qui l'avaient systématisée (Ex. de Meurthe et Moselle).

Ce recensement n'a pas pris en compte deux expériences un peu spécifiques d'utilisation de taxis collectifs pour les liaisons aéroport Centre Ville.

La desserte de l'aéroport de Satolas est assurée par un service classique de transports collectifs (le Colibri). pendant plusieurs années ce service a été complété par un service de taxis collectifs en rabattement de Lyon et Villeurbanne sur deux arrêts de la ligne de Colibri. Le principe de fonctionnement était simple.

Dans le sens aéroport - Lyon le passager qui voulait se rendre dans un secteur non desservi par Colibri demandait au chauffeur un billet combiné (tarif forfaitaire quelle que soit la destination dans Lyon ou Villeurbanne) et le chauffeur du car commandait par radio le nombre de taxis nécessaires en fonction des demandes formulées. Dans le sens Lyon - aéroport la demande de taxi était faite par l'usage sur appel téléphonique.

Le système, bien que donnant satisfaction aux usagers, a été abandonné du fait de son coût. Le billet combiné taxi + Colibri était calculé à partir d'une distance moyenne en taxi. Il s'est avéré à l'usager que les passagers n'utilisaient ce système que pour les destinations les plus éloignées du périmètre autorisé et prenaient un taxi classique alors moins onéreux pour eux, sur les distances courtes, remettant donc en question le principe du prix forfaitaire.

La deuxième expérience eut lieu en 1976 pendant environ un an pour assurer la desserte au sol de l'aéroport de Strasbourg - Entzheim. Un contrat fut conclu entre la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg en sa qualité d'organisatrice et l'Association des Artisans Taxis de Strasbourg, par un système de taxis collectifs (vendant des billets à la place) qui devait être assuré par roulement par des adhérents de l'Association de Taxis.

Ce système n'a pas donné satisfaction car les adhérents de l'Association de taxis n'ont pas toujours respecté le contrat donnant la préférence aux voyageurs à la course (taxi ordinaire) ou étaient tout simplement absents à l'aéroport sous prétexte qu'une meilleure clientèle se trouvait ailleurs.

L'expérience a donc été abandonnée et remplacée par un autocar de 17 places puis de 30 places depuis le 1er Janvier 1982 avec horaires adaptés aux départs et arrivées des vols.

## **2. Les relations contractuelles**



*L'aspect institutionnel et principalement le type de relations contractuelles possibles entre l'exploitant et autorité organisatrice sont des questions auxquelles se heurtent très vite les autorités organisatrices qui désirent créer des services de taxis collectifs.*

*Il a donc paru intéressant d'examiner les types de conventions actuellement utilisées pour l'exploitation de ces services afin de faciliter le choix entre les différents modes de relations contractuelles possibles.*

*Le recensement des conventions liant les autorités organisatrices aux taxiteurs a été effectué conjointement avec celui de la structure des services.*

*Quinze conventions correspondant à 31 services ruraux sur les 43 étudiés ont pu être analysées ainsi que cinq conventions relatives aux services urbains. Le dépouillement systématique de ces conventions est donné en annexe. Seuls les traits principaux concernant :*

- la définition du contrat*
- les aspects financiers*
- les aspects techniques*

*seront examinés ci-après.*



## I - LA DEFINITION DU CONTRAT

Les services que l'on a qualifié d' " urbains " sont tous, sans exception, organisés par l'autorité organisatrice des transports urbains, bien que le contrat soit signé par la société exploitant les transports urbains (seule ou conjointement avec l'autorité organisatrice). Celle-ci joue alors le rôle d'affrêteur du service de taxis collectifs.

La convention pour les services de handicapés est signée conjointement avec l'association responsable des transports d'handicapés (RENNES).

La signataire de la convention, côté taxiteurs, peut être selon le cas :

- un groupement de taxis
- un syndicat professionnel de taxis
- ou enfin un G.I.E. de taxis constitué à cet effet.

Pour les services ruraux, l'autorité organisatrice et signataire de la convention est dans tous les cas :

- une commune
- ou un syndicat intercommunal
- ou le département.

Il convient néanmoins de noter l'exception constituée par les services des Pyrénées Orientales ou le département, autorité organisatrice, délègue à l'Union Départementale des Syndicats Intercommunaux Scolaires (U.D.-S.I.S.) l'organisation de ces services et donc la signature des contrats.

### I.1 - La forme juridique du contrat

Tous les contrats passés pour les services urbains sont de type gestion à prix forfaitaire : le prix fixé correspondant à celui du Km X Véh.

La forme juridique la plus utilisée pour les services ruraux est également le contrat à prix forfaitaire : 25 contrats sur 43. Le prix du Km est fixé dans la convention avec facturation au nombre de Km parcourus.

Le deuxième type de contrat utilisé est la garantie de recette : 12 contrats dont tous ceux organisés dans le département de Meurthe et Moselle.

Cette garantie de recette est en fait très proche du prix forfaitaire. C'est le prix du Km facturé au voyageur qui est fixé dans la convention et sert de rémunération au taxiteur. Ce prix est normalement calculé pour couvrir la dépense réelle de fonctionnement. Ce mode de rémunération n'est utilisé que pour les services à la demande, les Km roulés étant obligatoirement effectués avec au moins un voyageur. Les réductions tarifaires que peut ensuite imposer l'autorité organisatrice au taxiteur lui sont intégralement compensées. Deux à trois services sont néanmoins exploités en services libres, c'est-à-dire aux risques et périls de l'exploitant.

Un seul contrat, celui de Vassivière dans la Creuse, précise que le service est inscrit au plan départemental des transports au nom du Syndicat Interdépartemental Mixte de Vassivière). Cette clause est oubliée dans tous les autres contrats bien que l'inscription ait été effectuée (ex. Meurthe et Moselle).

Cette lacune paraît importante à souligner. Il semblerait souhaitable que soit précisé dans la convention au nom de qui est faite l'inscription au plan départemental des transports. La loi d'orientation sur les transports intérieurs en cours d'adoption rendra cette clause inutile, le service étant inscrit au nom de la collectivité locale.

## I.2 - Le durée des contrats

Services urbains : La durée des contrats est toujours très courte : 4 à 6 mois, la tacite reconduction n'étant prévue qu'une fois sur deux. Plusieurs de ces services sont considérés comme des expériences dont il est prévu d'analyser les résultats avant de décider de leur reconduction.

Services ruraux : La durée des contrats est également courte. Elle ne dépasse jamais un an, se répartissant à peu près à égalité entre 6 mois et un an.

La majorité des contrats prévoit la possibilité de renouvellement par tacite reconduction. Un contrat envisage qu'à l'échéance une nouvelle convention devra être signée avec une association qu'il convient de créer. Cette association regroupera les divers exploitants de taxis assurant ce type de services dans le département.



## **II - LES ASPECTS FINANCIERS**

Les aspects financiers concernent la rémunération de l'exploitant et la tarification vis à vis des usagers.

### **II.1 - La rémunération de l'exploitant**

Le mode de rémunération de l'exploitant est directement lié à la forme juridique du contrat.

#### **II.1.1 - Les contrats à prix forfaitaire**

##### **Services urbains**

Dans tous les cas étudiés la rémunération est basée sur un prix kilométrique sans supplément de prise en charge. Le kilométrage retenu, pour les services à itinéraires fixes, comprend un pourcentage de Km haut-le-pied.

Les conventions ne prévoient pas de possibilité de révision du mode de rémunération.

Quant à la réactualisation, deux cas se présentent :

- elle n'est pas prévue, ce qui nécessite alors de faire un avenant à chaque modification.
  
- elle est prévue et deux modalités sont utilisées actuellement :

- elle suit l'augmentation des tarifs préfectoraux des taxis
- elle suit un système plus complexe, comme à Annecy qui est calculé par la moyenne des augmentations annuelles

des frais de V.P. de l'administration fiscale

des tarifs préfectoraux des taxis

des tarifs préfectoraux des heures d'arrêt.

#### Services ruraux

Le prix forfaitaire est rapporté au Km parcouru (pour le service à la demande) soit dans certains cas au prix forfaitaire de la course même à un prix annuel ou mensuel forfaitaire (cas des services de l'Orne).

Dans tous les cas l'exploitant supporte toutes les charges de l'exploitation.

Par contre deux conventions, celle de Dampierre en Haute-Saône pour les navettes à destination de Besançon et celle de Vassivière dans la Creuse prévoient en plus une rémunération des heures d'attente du taxi (avec un tarif horaire). Aucune rémunération n'inclut de prise en charge, certains contrats spécifiant même que l'exploitant ne pourra en demander.

La possibilité de révision des modalités de rémunération n'est prévue dans aucun contrat. Par contre la réactualisation des tarifs, comme pour les services urbains, peut présenter deux modalités :

- soit elle n'est pas prévue : dans ce cas elle est effectuée par signature d'un avenant au contrat (5 conventions sur 15).

- soit elle est prévue suivant alors des modalités différentes d'un contrat à l'autre :
  - . elle suit les tarifs préfectoraux des taxis (Mayenne, Creuse, Orne, Haute-Saône) ou ceux des transports interurbains (Savoie).
  - . elle suit les tarifs des taxis scolaires (Pyrénées Orientales).
  - . ou enfin elle est prévue mais avec délibération spéciale du Conseil Municipal.

#### II.1.2 - Les contrats avec garantie de recette

La rémunération de l'exploitant est directement liée à la recette. Le prix facturé à l'usager est calculé, conjointement avec l'autorité organisatrice, de façon à correspondre au coût réel du Km roulé. Ce principe de contrat n'est utilisé que dans le cas de services à la demande. Le taxi ne se déplace que lorsqu'il a reçu un appel. Tout déplacement s'effectue avec au moins un passager à bord du taxi et donc une rémunération assurée.

Il est bien précisé par contre que les réductions tarifaires demandées par l'autorité organisatrice sont intégralement compensées.

La révision du mode de rémunération n'est jamais envisagée. Par contre il est prévu la réactualisation à partir des augmentations de tarif qui peuvent se faire, selon les cas recensés :

- avec accord entre les deux parties (Meurthe et Moselle).
- avec accord entre les deux parties sans pouvoir pour autant excéder les tarifs préfectoraux (Vosges).
- par l'autorité organisatrice ou à la demande de l'exploitant (Meuse).

Ce principe de rémunération présente l'avantage, par rapport au prix forfaitaire, d'inciter le taxiteur à avoir le meilleur taux d'occupation.

## II.2 - La fixation des tarifs pour l'utilisateur

Quel que soit le type de service, urbain ou rural, le tarif en vigueur pour l'utilisateur est toujours fixé par l'autorité organisatrice.

### Services urbains

Le montant du tarif n'est pas obligatoirement fixé dans la convention. Le principe qui semble se généraliser est celui d'une tarification identique à celle du réseau urbain avec usage des mêmes titres de transport (ou de deux tickets urbains comme c'est le cas à Annecy pour les services de soirées).

Dans le cadre de l'expérience de Saumur, des tickets spéciaux étaient délivrés par les chauffeurs de taxis, ces tickets donnant droit à l'usage du réseau urbain.

### Services ruraux

Les tarifs pour l'utilisateur sont toujours fixés par l'autorité organisatrice, en concertation avec l'exploitant, dans le cadre des contrats à recette garantie.

Ces tarifs calculés la plupart du temps de façon proportionnelle aux Km parcourus figurent directement dans la convention ou en annexe ou encore dans le cahier des charges lorsqu'il en existe un. Seul un contrat ne mentionne rien concernant le tarif ou le principe de tarification.

### **III - LES ASPECTS TECHNIQUES**

Les aspects techniques concernant les contrats comprennent principalement :

- La définition des services
  
- Le contrôle de l'exploitation.

#### **III.1 - La définition des services**

##### **Services urbains**

La définition des services figure dans tous les cas analysés, soit directement dans le contrat, soit plus fréquemment dans le cahier des charges. Elle correspond à l'indication des horaires et itinéraires ou du principe de fonctionnement lorsque le service est à la demande. Il est toujours prévu une possibilité de doublage en cas d'affluence par appel radio d'un taxi supplémentaire. Par contre aucun contrat ne prévoit la possibilité de sous-traitance, à une autre compagnie de taxis par exemple.

##### **Services ruraux**

La définition des services dans les conventions est différente selon le type de service.

Dans le cas des services fixes, les contrats définissent le matériel utilisé (nombre de places ou simple conformité à la réglementation en matière de taxis) ainsi que les horaires et itinéraires. Par contre, contrairement aux services urbains, les possibilités de doublage ne sont pratiquement jamais prévues. Seuls les contrats de l'Orne envisagent des sous-traitances de la part de l'exploitant.

Pour les services à la demande, le type de véhicule et sa capacité sont indiqués avec plus de précision. Par contre le problème des doublages n'est pas envisagé, un excédent de demande se traduisant automatiquement par la réalisation d'une course supplémentaire. Un contrat aborde le problème de la capacité du véhicule grâce à un système de priorités accordées à certaines catégories de personnes dans le cas d'un excédent de demande.

### **III.2 - Le contrôle de l'exploitation**

#### **III.2.1 - Les services urbains**

Lorsque le contrôle de l'exploitation est prévu, il est systématiquement assuré par les agents assermentés du réseau urbain.

Les seules statistiques expressément demandées sont les justificatifs des Kilomètres parcourus dans le cas de doublage.

Aucune pénalité n'est prévue dans le cas de courses non effectuées (à l'exception de Saumur). Par contre la possibilité de résiliation de la convention est toujours mentionnée :

- pour l'autorité organisatrice avec préavis d'un mois
- par l'exploitant avec préavis d'un mois.

La déchéance de l'exploitant n'est jamais envisagée, elle est en fait implicitement contenue dans la résiliation.

#### **III.2.2 - Les services ruraux**

Le contrôle de l'exploitation diffère selon le type de service.

- Les services fixes : Le contrôle de l'exécution des services, lorsqu'il est prévu, ce qui n'est pas toujours le cas, est confié à la Direction Départementale de l'Équipement, sauf pour les Pyrénées Orientales où c'est l'U.D.S.I.S. qui l'assure.

Les statistiques à fournir par l'exploitant au service de contrôle sont précisées mais se limitent la plupart du temps à la possibilité de donner accès à la comptabilité de l'entreprise. Les statistiques de fréquentation ne sont jamais demandées.

- Les services à la demande : Près de la moitié des conventions analysées ne précisent pas qui doit assurer le contrôle de l'exécution des services, dans les autres cas celui-ci est confié à l'autorité organisatrice et non à la Direction Départementale de l'Équipement.

Par contre, à la différence de services fixes, les statistiques à fournir par l'exploitant sont précisées : décompte des voyageurs, des services, des kilomètres parcourus, etc ... ce qui s'explique du fait de l'aspect variable de ces services. Certains départements comme la Meuse vont jusqu'à établir une fiche de contrôle pour chaque service que doit remplir l'exploitant.

Quel que soit le type de service, peu de conventions prévoient des pénalités pour non exécution d'un service, celles-ci étant plus ou moins confondues avec les modalités de résiliation.

La résiliation de la convention est prévue dans tous les cas sauf deux avec les mêmes modalités que celles des services urbains.

En plus de toutes ces clauses, quelques conventions de services à la demande rajoutent une clause restrictive concernant l'activité de taxi de l'exploitant. Elles prévoient par exemple (Meuse) que l'exploitant a la possibilité d'exercer à titre privé des services de petite remise :

- en dehors des heures de permanence
- durant les plages horaires s'il n'y a pas de demande
- si c'est un service prioritaire d'ambulance.



## EN CONCLUSION

L'ensemble des conventions est assez complet. Il semble néanmoins qu'une attention particulière devrait être portée dans la rédaction de ces textes, sur la définition :

- de qui contrôle l'exécution des services,
  
- des statistiques à fournir par l'exploitant.

renseignements qui font parfois défaut. Il est en effet indispensable que la structure des services, les modalités d'application ainsi que les responsabilités respectives soient clairement définies dans le texte de la convention ou du cahier des charges.



### **3. Fiches de cas**



Quelques services seulement figurent dans ces fiches de cas. Leur sélection n'est pas liée à leur caractère exemplaire mais parce qu'ils n'ont pas fait l'objet de présentation antérieure et qu'ils permettent de montrer un exemple de fonctionnement dans chacun des types de service rencontré :

#### **Services ruraux**

- Pyrénées Orientales - Cerdagne : services fixes et à la demande.
- Orne : Domfront - Flers de l'Orne : service de rabattement.
- Meurthe et Moselle : Canton de Bayon : service à la demande.

#### **Services urbains**

- Ile et Vilaine : Rennes (S.I.T.C.A.R.) : service à la demande pour handicapés.
- Haute-Savoie : Poisy (S.I.T.U.R.A.) : service de rabattement sur le réseau urbain.



I - Département : Pyrénées Orientales

II - Localisation : CERDAGNE

III - Motifs de création des services :

Une enquête réalisée à la demande de la Direction Départementale de l'Équipement pour déterminer le besoin en déplacement dans cette zone a fait apparaître :

- la mauvaise couverture de la Cerdagne par les transports collectifs, et par conséquent l'insatisfaction quasi générale,
- l'absence de transports dans la Haute-Vallée du Carol, ainsi qu'à EYNE, ESTAVAR, DORRES ou mal adaptés à UR et STE-LEOCADIE,
- deux destinations préférentielles : BOURG-MADAME et PERPIGNAN.
- une utilisation potentielle à plus de 70 % par des inactifs pour les déplacements liés aux achats à la santé et à des démarches administratives,
- une demande de fréquence permettant des déplacements dans la journée à raison de deux ou trois circuits hebdomadaires.

IV - Description du ou des services

Au cours de la dernière session Extraordinaire du Conseil Général de 1979, la Direction Départementale de l'Équipement a proposé les formules de dessertes suivantes :

a - En service régulier

PORTE - PUYMORENS - BG MADAME	2 fois par semaine
DORRES - BOURG MADAME	2 fois par semaine
ESTAVAR - BOURG MADAME	1 fois par semaine
EYNE - SAILLAGOUSE	2 fois par semaine
LLO-ROHET - SAILLAGOUSE	2 fois par semaine.

b - En service à la demande sur appel téléphonique la veille

LATOUE DE CAROL - PORTE
ESTAVAR - FONT ROMEU
ESTAVAR - SAILLAGOUSE
VALCEBOLLERE - OSSEJA.

Cette proposition a été entérinée par une décision du Conseil Général en date du 28 Mars 1980, et concrétisée par un mandat donné à l'U.D.S.I.S.

Services réguliers

	Dorres-Bg Madame	Porte-Bg Madame	Estavar-Bg Madame	Eyne-Llo - Saillagouse
Nbre de taxis	1	1	1	1
Type	504 break Peugeot	Golf Volkswagen	504 break Peugeot	504 break Peugeot
Capacité	7 + un chauffeur	4	7 + un chauffeur	7 + un chauffeur

Services à la demande

	Latour de Carol - Porte Puymorens	Estavar - Saillagouse	Estavar - Font-Romeu	Valcebollère - Osseja
Nombre de taxis	1	1	1	1
Type	Golf Volkswagen	504 break Peugeot	504 break Peugeot	504 break Peugeot
Capacité	4	7 + un chauffeur	7 + un chauffeur	7 + un chauffeur

V - La fréquentation

L'exploitation des neuf services a débuté le 9 Avril 1980, cinq de ces services étaient exploités selon des fréquences régulières, et quatre à la demande.

1.100 personnes ont été transportées sur les lignes de Cerdagne entre Avril et Décembre 1980 pour 470 courses effectués. La fréquentation moyenne par service s'élève à 2,34 clients.

Lignes	Transporteurs	Nombre de courses effectués	Fréquentation en Nbre de passagers	Fréquentation à la course
PORTE-PUYMORENS-BG MADAME	COMAS	79	220	2,79
LATOR DE CAROL - PORTE	COMAS	0	0	0
DORRES - BOURG MADAME	TRESSENS	87	620	7,3
ESTAVAR - BOURG MADAME	DUPONT	39	30	0,77
ESTAVAR - SAILLAGOUSE	DUPONT	95	167	1,75
ESTAVAR - FONT ROMEU	DUPONT	12	27	2,25
EYNE - SAILLAGOUSE	BOMBARDO	79	25	0,32
LLO-ROHET - SAILLAGOUSE	BOMBARDO	79	8	0,11
VALCEBOLLERE - OSSEJA	C O	0	0	0
		<b>470</b>	<b>1.097</b>	<b>2,34</b>

Il est à noter que les services sont effectués par des véhicules de type voiture particulière de 6 à 8 places maximum. Ce qui correspond à un taux de remplissage compris en moyenne entre 1/3 et 1/4, taux que l'on est loin d'atteindre sur nombre de lignes régulières dans le département.

Nombre de lignes	Services à la demande exploités	Pourcentage dans Total	Services réguliers	Pourcentage dans Total
Nombre de lignes	2	29 %	5	71 %
Nbre services effectués	107	23 %	363	77 %
Clients transportés	194	18 %	903	82 %
Fréquentation moyenne par service exploité	1,82		2,49	

En Mai 1981, 7 lignes fonctionnent normalement dont 2 à la demande :

- ESTAVAR - SAILLAGOUSE
- et - ESTAVAR - FONT-ROMEUE.

## VI - Les aspects financiers

### a - Rémunération des transporteurs

Il a été convenu lors d'une réunion à la mairie de BOURG MADAME en présence des transporteurs intéressés de prendre pour base de tarification le tarif scolaire en vigueur dans les Pyrénées Orientales approuvé par le Préfet.

### b - Tarif voyageur

#### - Services fixes

La participation de l'utilisateur a été fixée à 0,25 F du Km pour les services réguliers avec un maximum de perception de 10 F par circuit (A.R.) pour la grande distance (BOURG MADAME - PORTE-PUYMORENS, en l'occurrence (20,5 Km) et minimum de perception de 2 F.

#### - Service à la demande

Pour les services à la demande, compte tenu du service offert, le tarif kilométrique pour l'utilisateur a été majoré avec un maximum de 5 F par course pour la plus grande distance LATOUR DE CAROL - PORTE PUYMORENS (12 Km) ce qui correspond à 0,42 F du Km toutes taxes comprises. Le minimum de perception est également de 2 F pour une course.

### c - Coût des services

L'opération est financée par le Conseil Général par octroi d'une subvention versée à l'U.D.S.I.S. égale au coût maximum des actions envisagées, soit 28.172 Francs pour 1980.

L'U.D.S.I.S. s'engage par convention à allouer à l'exploitant un montant forfaitaire de recettes égal au prix kilométrique et défini par le nombre de kilomètres effectués dans l'année.

De ce montant forfaitaire sera déduit le produit des recettes encaissées par l'exploitant au cours de l'année.

La Direction Départementale de l'Équipement a organisé une campagne de publicité et financé l'impression de la billetterie qui permet de dégager le produit des recettes encaissées par l'exploitant.

Entre Avril et Décembre 1980 la dépense liée à ces services a été de 18.132 F et les recettes de 3.388 F soit un coût pour le département de 14.744 F.

### CONCLUSION

- Deux services à la demande LATOUR CAROL - PORTE PUYMORENS et VALCEBOLLERE - OSSEJA n'ont pas fonctionné faute d'appel. Le dernier est supprimé.

- Des modifications ont été apportées sur deux autres services : LLO-ROHET et EYNE vers SAILLAGOUSE qui fonctionnent maintenant 3 jours par semaine et non plus en service régulier, mais à la demande.

- Globalement l'opération a permis un certain désenclavement de la Cerdagne à un coût inférieur pour le département à la moyenne des subventions de lignes régulières.

Personne pouvant fournir plus de précisions sur ces expériences :

D.D.E. Pyrénées Orientales  
5, rue Honoré Daumier  
66020 PERPIGNAN  
Tél. (68) 61-23-86  
M.M. BARNOLE ou CARBONNEL.

**Nota** Les données de cette fiche sont issues du " bilan de l'action en Cerdagne " réalisé par l' U.D.S.I.S. en Juin 1981.

I - Département : Orne

II - Localisation : Relation DOMFRONT - FLERS DE L'ORNE

III - Création du service : 28 Septembre 1981, dans le cadre de la restructuration de la ligne de transport public routier de voyageurs exploitée par la S.N.C.F. et la S.T.A.O., entreprise privée. Cette restructuration a été réalisée à la suite de l'abandon par la S.N.C.F. de la ligne routière exploitée en remplacement des services omnibus.

Le Département a alors pris sous sa responsabilité le fonctionnement complet de la ligne DOMFRONT - FLERS exploitée :

- par la S.T.A.O. avec des autocars,
- par l'entreprise LE MONNIER - DOMFRONT en taxis collectifs (objet de la fiche)

Le département doit recevoir pendant 7 ans une subvention égale au déficit actualisé de la S.N.C.F.

IV - Description du service

Le but des services est d'assurer la correspondance en gare S.N.C.F. de FLERS des trains allant vers PARIS ou arrivant de PARIS, tous les jours y compris le Dimanche, soit trois allers-retours par jour.

Les services sont effectués à l'aide d'un véhicule taxi de marque Peugeot 504 familiale qui doit être obligatoirement muni d'un panneau portant l'indication " Service Départemental de Taxi Collectif DOMFRONT - FLERS - DOMFRONT ".

Si aucun voyageur n'est présent au lieu de départ de DOMFRONT, l'exploitant n'est pas tenu d'effectuer le trajet sauf pour celui qui concerne la correspondance des trains du soir.

#### IV - La fréquentation

Du 28 Septembre, jour de sa création, au 29 Novembre 1981, le service a transporté 231 personnes pour 241 circuits mais avec une forte progression en Novembre par rapport à Octobre :

	Nombre de circuits	Nombre de voyageurs total	Nombre de voyageurs par course	Nombre de voyageurs par kilomètre
28-9 au 1/11	134	100	0,4	0,02
2-11 au 29-11	107	137	0,6	0,03

#### VI - Les aspects financiers

##### - La rémunération du transporteur

La rémunération du transporteur est basée sur un prix forfaitaire journalier (180 F T.T.C. par jour en 1981) correspondant à environ 1,40 F du Kilomètre. Ce prix correspond aux conditions tarifaires en vigueur en Septembre 1981 en matière de taxi. Il est prévu qu'elle soit revue à chaque augmentation des tarifs appliqués aux taxis suivant le barème officiel en vigueur dans le département de l'Orne et fourni par les services préfectoraux.

- Le tarif voyageur : Il est fixé par l'autorité organisatrice, soit 15 F par personne pour une course ou 30 F par circuit (A.R.) (tarifs en vigueur en Septembre 1981). Ce tarif ne peut être modifié que par la seule autorité organisatrice et lors de chaque augmentation autorisée sur les services de cars de la ligne régulière DOMFRONT - FLERS. Le prix de la course est en fait 10 % plus élevé que le tarif appliqué sur la ligne régulière.

- Le coût des services : Sur les 63 jours de fonctionnement correspondant à la période citée précédemment, la recette voyageur a été de 3.555 F pour une dépense totale de 14.895 F soit un rapport dépenses sur recettes (D/R) de 4,19.

#### VII - Autres caractéristiques

Une importante campagne de promotion a été effectuée : affichage en gare S.N.C.F., à la Chambre de Commerce et d'Industrie, dans tous les établissements publics et chez les commerçants. Une distribution importante d'horaires a également été réalisée.

Personne à contacter :

D.D.E. de l'Orne  
Mme DIVET - Inspecteur Transports  
Cité Administrative  
Place Bonnet  
61013 ALENCON .



I - Département : Meurthe et Moselle

II - Localisation : Canton de BAYON

III - Création du service

Ce service fait partie d'un ensemble de services créés dans le département de Meurthe et Moselle par l'Association Taxibus Euron - Madon.

Le motif de sa création, le 1er Octobre 1979, a été la desserte d'un secteur rural.

IV - Description du service

Le système fonctionne à la demande. La demande de l'usager se fait au plus tard la veille pour un déplacement de matinée et à midi pour un déplacement de l'après-midi par lettre ou téléphone. La demande du service retour se fait normalement avec la réservation du trajet aller ou exceptionnellement au moment du trajet aller, le retour étant payé en même temps que l'aller.

L'exploitant groupe les demandes dans la limite des places disponibles.

Les horaires de fonctionnement sont de 6 h à 7 h 30, 9 h à 16 h et 18 h à 20 h tous les jours à destination de BAYON et ROVILLE et le Jeudi à destination de LUNEVILLE.

Le matériel utilisé est une Citroën CX familiale pouvant transporter 7 personnes.

V - La fréquentation

Le service a effectué en 1981 13.000 Km soit 40 Km par jour en moyenne. Un millier de personnes ont été transportées soit 3 à 4 par jour.

En 1981 les kilomètres parcourus ont augmenté de 24 % par rapport à 1980 (10.500 Km).

Année 1982	Nombre de passagers transportés	Nombre de Km parcourus	Occupation moyenne des véhicules
Janvier	66	750	1,12
Février	72	756	1,23
Mars	63	983	1,03
Avril	89	1.231	1,05
Mai	68	958	1,06
Juin	66	1.032	1,03

#### VI - Les aspects financiers

- La rémunération du transporteur : elle est issue du règlement direct de l'usager au transporteur, sur la base d'un coût kilométrique de 1,30 F en 1981 correspondant normalement au coût réel d'exploitation. Le Département subventionne les réductions à caractère social consenties à certaines catégories d'usagers (40 % du tarif plein).

- Tarif voyageur : Le tarif voyageur est basé sur un terme kilométrique multiplié par la distance parcourue avec néanmoins :

- un tarif dégressif selon le nombre de passagers du véhicule pour inciter au regroupement.
- une réduction de 60 % à certaines catégories d'usagers : personnes âgées de plus de 65 ans, handicapés, militaires.

La modification de la grille tarifaire est négociée entre le comité de gestion et l'exploitant, la révision ne pouvant intervenir que tous les six mois.

## VII - Autres caractéristiques

L'exploitant conserve la possibilité d'effectuer un service de taxi classique :

- en dehors des heures de permanence du service,
- durant les plages horaires où il n'est pas fait appel à ses services en tant que taxibus.
- les services d'ambulance restent prioritaire à l'égard de ceux des taxibus.

La durée de la convention est de 6 mois renouvelable par tacite reconduction.

### Remarques

L'occupation du service est très moyenne. L'analyse des souches de billets a montré que très souvent les déplacements sont le fait des mêmes personnes. <sup>(1)</sup> Le nombre total de passagers n'est pas le meilleur indicateur de la bonne pénétration du système dans la population desservie.

Le mécanisme d'incitation au regroupement des passagers sur une même course, par le biais de tarifs dégressifs, n'a pas bien fonctionné du fait de l'amplitude des plages horaires de fonctionnement et de ce que les personnes qui se connaissent ont encore intérêt à prendre ensemble un taxi classique en partageant le prix de la course.

De ce fait les nouvelles expériences mise en place en Meurthe et Moselle réduisent les plages horaires de fonctionnement avec des heures d'arrivées fixes et abandonnent le principe de la dégressivité au profit d'une grille tarifaire simple comprenant un tarif plein et un tarif réduit.

Personne à contacter :

D.D.E. Meurthe et Moselle  
M. LEHMANN  
Place des Ducs de Bar  
54037 NANCY CEDEX

Ce sont pratiquement toujours les mêmes communes qui font appel au taxi. Pour une commune, sur 256 déplacements effectués dans l'année :

- 136 ont été effectués par un couple
  - 52 par l'un des deux membres de ce couple seul
  - 74 par une troisième personne
- soit: 3 personnes sur la commune.



## I - Département : Ille et Vilaine

## II - Localisation

Les 21 communes du S.I.T.C.A.R. (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Rennaise).

## III - Création de service

Le service a été créé le 1er Septembre 1981 par le S.I.T.C.A.R., autorité organisatrice des transports en commun de l'agglomération Rennaise conjointement avec le " Service de Transport des Handicapés " (S.T.H.). Ce service de transport de personnes à mobilité réduite est confié au G.I.E. des " Radio Taxis Rennais " regroupant 90 artisans. Il vient en complément du service existant pour effectuer les services qui ne peuvent être assurés directement par le S.T.H. avec ses moyens propres.

La convention est passée pour une durée de 4 mois avec tacite reconduction trimestrielle.

## IV - Description du service

C'est le bureau du S.T.H. qui confie à la compagnie " Radio taxis Rennais " les courses à assurer en téléphonant deux fois par jour :

- entre 11 h 30 et 12 h 30 pour les courses de l'après-midi

- entre 16 h et 17 h pour les courses du lendemain matin.

Pour les courses prévues à l'avance, la ponctualité du chauffeur de taxi est exigée. Néanmoins en cas d'urgence ou d'imprévu la compagnie des Radio Taxis doit pouvoir assurer la course dans un délai maximum de 20 minutes.

Les courses ont lieu de 7 h à 19 h en semaine et de 7 h 30 à 17 h le Samedi.

Il ne doit normalement pas y avoir de personne en fauteuil roulant à prendre. Il est toutefois prévu l'éventualité d'une telle situation. La convention prévoit également la façon dont le chauffeur de taxi devra aider le handicapé pour monter dans le véhicule. Le taxi fonctionne comme un système classique de T.C. : charge ou dépose de personnes en cours de circuit.

#### V - La fréquentation

Durant les premiers mois de fonctionnement la fréquentation a été d'environ 15 personnes par jour avec néanmoins une certaine réticence des utilisateurs du service classique de handicapés à utiliser ce nouveau service.

#### VI - Les aspects financiers

- La rémunération des Radio Taxis Rennais : La compagnie des Radio Taxis Rennais adresse au S.T.H. une fois par quinzaine une facture détaillée récapitulant les courses effectuées. Les tarifs appliqués sont ceux agréés par le Préfecture et en vigueur au moment de la course et conformément au prix affecté au taximètre.

- Le tarif voyageur : Le tarif pratique pour l'usager est forfaitaire : 3 F la course ou 1,60 F avec un abonnement. Le S.T.H. se charge de récupérer les tickets auprès des usagers pour les transports assurés par les taxis durant le mois précédent.

- Le coût du service : On estime à environ 25 F le prix moyen de la course pour 1981.

En 1982 les conditions de fonctionnement, le mode de rémunération, la tarification pratiquée à l'usager restent les mêmes qu'en 1981.

Le coût d'un tel service est d'environ 25 % moins élevé que celui spécialement adapté aux handicapés et effectué directement par le S.T.H.

Quelques chiffres : En 1982, sur 9 mois de fonctionnement :

Courses effectuées : 4.983

Dépenses de fonctionnement : 139.092 F

Coût moyen de la course : 28 F (fonctionnement).

Après une adaptation parfois difficile des utilisateurs à ce nouveau service et compte tenu de son bon fonctionnement, on note une augmentation sensible de la fréquentation.

Personne à contacter :

D.D.E. de l'Ille et Vilaine

M. ROUILLIER André Jean

3, avenue de Cucillé

ZAC de Beauregard - B.P. 67 A

35031 RENNES CEDEX.

I - Département : Haute-Savoie

II - Localisation : Commune de Poisy, commune faisant partie du Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération d'Annecy (S.I.T.U.R.A.).

III - Création du service

Le service a été créé le 24 Août 1981 à l'initiative du S.I.T.U.R.A. en tant que complément du réseau urbain. Il est exploité sous la forme d'un service affrété par la Société Intercommunale des Bus de la Région Annécienne (S.I.B.R.A.) qui exploite le réseau urbain, au groupement de taxiteurs de Poisy. Créé à titre expérimental pour 6 mois, la convention a été renouvelée. Un autre service de taxis collectifs assurant des services de soirée sur l'itinéraire de la ligne 5 a été mis en place en même temps.

IV - Description du service

Le but du service est d'assurer le rabattement de certains quartiers de la commune de Poisy sur le terminus de la ligne 1 du réseau. Deux rabattements sont organisés :

- ligne 11 : Poisy Chef Lieu - Les Creusettes
- ligne 12 : Poisy - Moiry/Brasilly - Les Creusettes.

Les horaires de ces services sont fixés dans le cahier des charges de la convention d'affrètement et se rapportent à des correspondances avec des bus de la ligne 1 du réseau urbain.

Les points d'arrêts ont été fixés par la S.I.B.R.A.

Le service, affrété au groupement des taxiteurs de Poisy est assuré par les taxis de cette commune. En cas de capacité insuffisante, un véhicule de doublage doit être envoyé.

Les services doivent tous être effectués comme une ligne régulière du réseau.

### V - Fréquentation

Durant les premiers mois d'exploitation la clientèle a été, sur les deux lignes de rabattement :

	1-9-81 au 31-12-81			1-1-82 au 28-2-82		
	Ligne 11	Ligne 12	Total	Ligne 11	Ligne 12	Total
Voyageurs	813	5.028	5.841	252	2.823	3.075
Véh. X Km	3.857	14.862	18.719	1.725	6.789	8.514
Voyageurs par Véh. X Km	0,21	0,34	0,31	0,15	0,42	0,36

### VI - Les aspects financiers

#### - La rémunération du transporteur

Les services ainsi définis sont payés chaque mois par la S.I.B.R.A. à raison de 2,70 F H.T. soit 2,89 F T.T.C. sur présentation d'une facture. Le kilométrage journalier est fixé dans le cahier des charges, incluant un forfait de Km haut-le-pied et de remise de caisse.

Les kilomètres supplémentaires effectués dans le cadre de doublages doivent faire l'objet d'un justificatif.

Cette redevance kilométrique sera révisée annuellement en l'indexant sur la moyenne arithmétique des pourcentages d'évolution annuelle du barème :

- des frais d'automobile publiés par l'Administration fiscale
- des tarifs kilométriques et des tarifs d'heures d'arrêts des taxis faisant l'objet d'arrêtés préfectoraux du département de Haute-Savoie.

#### - Le tarif voyageur

Les voyageurs utilisent les titres de transport du réseau urbain. Les voyageurs utilisant un abonnement doivent donner un coupon spécial numéroté.

- Le coût du service (en Francs)

Du 1er Septembre 1981 au 28 Février 1982 le coût du service a été :

	Ligne 11	Ligne 12	Total
Recettes	1.496	11.153	12.649
Dépenses	15.071	58.458	73.529
Coût pour la collectivité	13.575	47.305	60.880
Recettes par Km Véh.	0,27	0,52	0,46
Dépenses par voyageur	14,15	7,45	8,25
Coût par voyage	12,75	6,03	6,83

VII - Autres caractéristiques

- La clientèle est composée à 60 % de voyageurs réguliers et 40 % d'occasionnels.

- L'accueil du public a été très favorable.

Personne à contacter :

M. BOULAY  
S.I.B.R.A.  
66, Chemin de la Prairie  
74000 ANNECY  
Tél. (50) 51-72-72.



## **4. Annexes**



QUESTIONNAIRE

CONCERNANT LES DESSERTES PAR TAXIS COLLECTIFS

(remplir un questionnaire par expérience)  
(Pour chaque question, si des changements sont intervenus depuis la création de l'expérience, pouvez-vous en indiquer les phases et le motif)

1) DEPARTEMENT.....

2) COMMUNE OU SECTEUR GEOGRAPHIQUE DESSERVI.....  
.....

3) DATE DE CREATION DU SERVICE.....  
ET DE CESSATION EVENTUELLEMENT.....

4) DANS QUEL CADRE CE SERVICE EST-IL EFFECTUE ?

- à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains ?.....
- dans le cadre d'un contrat de pays ?.....
- dans le cadre d'un schéma départemental de TC ?.....
- Autres ?.....

Préciser :.....

5) QUI ORGANISE CE SERVICE ?

- l'autorité organisatrice des transports urbains ?.....
- Si oui, préciser :.....
- une commune ?..... Laquelle ?.....
  - un district urbain ?..... Lequel ?.....
  - le Département ?.....
  - une Association ?..... Laquelle ?.....
  - le Transporteur Urbain ?.....
  - autres ?.....

Préciser :.....

.../...

6) MOTIF DE LA CREATION DE CE SERVICE

- desserte pour handicapés ?.....
- desserte des zones périurbaines en complément d'un réseau urbain ?.....
- desserte de secteurs ruraux ?.....
- desserte de marchés ?.....
- autres.....

Préciser :.....

7) DESCRIPTION DU SERVICE

7.1 - Nombre de taxis, type, capacité ?

.....

.....

.....

7.2 - Arrêts

- fixes (nombre) ?.....
- à la demande ?.....

7.3 - Itinéraires

- fixes ?.....
- variables ?.....

7.4 - Horaires

- fixes ?..... Fréquence ?.....
- variables ?..... Fréquence ?.....
- .....

7.5 - Mode de fonctionnement

- appel téléphonique ?.....
- borne d'appel ?.....
- attente à l'arrêt ?.....
- autres ?.....

Préciser :.....

7.6 - Kilomètres parcourus

- journaliers ?.....
- à l'année ?..... Evolution annuelle ?...
- .....

8) LE COUT DE FONCTIONNEMENT

- mode de rémunération du taxi ?.....
- coût kilométrique ?.....

9) TARIFICATION PRATIQUEE VIS A VIS DES USAGERS ?.....

10) SERVICE RENDU (depuis sa création)

- nombre de personnes transportées (par jour, annuellement)? .....
- répartition de la clientèle.....
  - régulière ?.....
  - occasionnelle ?.....
  - jeunes ?.....
  - personnes âgées ?.....
  - autres ?..... Préciser : .....
- motif d'utilisation du service ?.....

11) QUELLE INFORMATION EST FAITE AUTOUR DE CE SERVICE ?  
.....  
.....  
.....

12) LE FONCTIONNEMENT DU SERVICE SE HEURTE-T-IL A DES PROBLEMES DE TYPE:

- relation entre organisateurs et taxis ?.....
- clientèle ?.....
- capacité des véhicules ?.....
- relations avec les autres transporteurs ?.....
- autres ?..... Préciser :.....

13) POUVEZ-VOUS JOINDRE UN EXEMPLAIRE DE LA CONVENTION PASSEE ENTRE L'ORGANISATEUR DU SERVICE ET LE OU LES TAXITEUR(S) ?

- si non, description de cette convention.....
- .....
- .....

14) CETTE EXPERIENCE VOUS SEMBLE-T-ELLE

- une réussite ?.....
- une demi-réussite ?.....
- un échec ?.....

Pour quelles raisons ?.....  
 .....  
 .....

15) QUELLES SONT LES REACTIONS

- du public ?.....
- .....
- des élus ?.....

16) EST-IL PREVU DE CREER D'AUTRES SERVICES DE CE TYPE ?.....  
 .....

17) COORDONNEES DE LA PERSONNE QUI POURRAIT FOURNIR PLUS DE PRECISIONS SUR CETTE EXPERIENCE

- nom .....
- adresse .....
- .....
- n° de téléphone.....

Pour tous renseignements concernant la réponse à ce questionnaire, téléphonez à :

*Marie Claude BESSARD ou à Maurice ABETILLE*  
 (7) 841.81.25

Ce questionnaire est à retourner à l'adresse suivante :

MINISTERE URBANISME & LOGEMENT  
 CENTRE d'ETUDES TECHNIQUES de l'EQUIPEMENT  
 de LYON  
 Département Etudes Urbaines  
 BP n° 48  
 109, Avenue Salvador Allende - 69672 BROWN

**SERVICES URBAINS**

—



Département - Communes Secteurs desservis	Mode rémunération du taxi	Coût du fonc- tionnement au km	Prix Km payé par l'usager	Nb pers. transp. par jour - par an	Type de clientèle	Motifs d'uti- sation du taxi	Problèmes	Convention
BESANCON (Doubs) Centre Ville Brégille Charigney Palente St-Claude Orchamps	Redevance kilométrique payée par la C.T.B. à l'entrepreneur.	1,10 F voiture normale 1,30 F voiture familiale (1975)	Tarif au réseau urbain : 1,50 F unité en 1975.	131.000 par an (1975)	- id - réseau normal	Sorties après 20 h et diman- che matin	Trop grande demande. Doublage sou- vent néces- saire	Prix forfaitaire
MARSEILLE (Bouche du Rhône)	Pas de tarifs offi- ciels. Prix sensibly- ment égaux à ceux ser- vice urbain même. liaison. Aux risques et périls pour taxiteurs.	Indéterminable.	Proches tarifs services ur- bains.	20 par jour.	Profes- sionnel du pois- son.	Pas d'autobus à ces heures.	Manque de clientèle.	Risques et périls
MONTCUL COLOMBIER SAUGNIEU JANNEYRIAS (Rhône)	Prix forfaitaire par circuit payé au taxi par TCRL.	1,68 F en Octob. 1981.	Gratuit.	6 par jour en 1980. 2.000 par an en 1980. Actuellement 2 à 5 par jour.	Variable.	Divers	-	Prix forfaitaire
CHAMBERY (Savoie)	Redevance kilométrique payée par le transpor- teur à l'entrepreneur.	3,00 F TTC à compter de Févr. 1981.	- id - réseau (tarif unique)	20 par jour. 3.200 en 1980.	90 % sco- laire. 10 % ach. administ.	Scolaires, achats, adm- nistratifs.	Aucun. Le public demande aug- mentation des fréquences.	Prix forfaitaire
SAUMUR (Maine et Loire)	Les clients achètent des tickets au taxi, tickets fournis par la STUS. En fin de mois les taxis transmettent une facture détaillée à la STUS.	2 F par Km HT EN 1981.	8 F par course	166 voyages 141 courses sur 4 mois 1/2	Régulière et occa- sionnelle	Divers	Faible fré- quentation. Arrêt pour l'instant de l'expérience (problèmes politiques) remplacement par minibus.	Prix forfaitaire
AGGLOMERATION D'ANNECY (Haute-Savoie) (création 28-9-1981) Ligne de soirée.	Directement par usa- gers (tickets bus) Prix kilométrique fac- turé à la SIBRA en fin de mois.	3,04 F TTC en 1981.	2 fois le prix pratiqué sur la même ligne de jour.	172 Octobre 1981 107 Novembre 1981 276 Décembre 1981	10 % régulière. 90 % occas dont 90 % jeunes et 10 % 3ème âge.	Spectacles. Correspondance SNCF.	Information insuffisante au départ. Capacité par- fois insuffi- sante.	Prix forfaitaire

Département - Communes Secteurs desservis	Mode rémunération du taxi	Coût du fonc- tionnement au km	Prix Km payé par l'usager	Nb pers. transp. par jour - par an	Type de clientèle	Motifs d'uti- sation du taxi	Problèmes	Convention
AGGLOMERATION D'ANNECY (Haute-Savoie) (création 24-8-1981) Lignes de rabattement.	Directement par usa- gers (tickets bus). Prix kilométrique fac- turé à la SIBRA en fin de mois.	2,89 F TTC en 1981.	- id - tarif transport urbain bus.	1.363 en Sept. 81 1.331 en Oct. 81 1.396 en Nov. 81 1.751 en Déc. 81. 2 lignes réunies. 10 % environ ligne 11. 90 % environ ligne 12.	60 % régu- lière. 40 % occa- sionnelle.	Divers.	Capacité par- fois insuffi. des véhicules (double rota- tion nécess.)	Prix forfaitaire
LORIENT - LANESTER - PLOEMEUR - CAUDAN - QUEVEN - LARMOR (SIVOM) (Morbihan)	Le client donne au taxi un ticket préa- cheté à la CTRL. En fin de mois le Syn- dicat taxis envoie la facture à la CTRL.	environ 35 F la course (aller simple) en 1981.	5 F la course quel que soit le parcours en 1981.	800 courses. Courses = aller simple.	handicapés ayant carte spécifique.	Cinéma Restaurant Divers.	Obligation d'intégrer un 2ème Synd. de taxis.	
21 communes du SITCAR (RENNES) (Ile et Vilaine)	A la course sur tarifs agréés par la Préfec- ture dans Département. Le SITCAR sous traite transports handicapés au groupement taxi. Le groupement taxi envoie une facture au STH (Service Transport Handicapés) une fois par quinzaine. Les règlements sont mensuels.	Prix de revient de la course entre 24 et 26 F en 1981.	Le même que sur le réseau clas- sique. 3,00 F par voyage quel- que soit la dis- tance. Abonnement 1,60F	environ 15 par jour. Décembre 1981 : 350 voyages. Janvier 1982 : 400 voyages.	Personnes à mobilité réduite.		une partie des handica- pés ne désire pas prendre de taxi : 90 chauffeurs différents, pas toujours très concil- liants par rapport aux personnes à mobilité ré- duite. Les handicapés ne se sentent pas reconnus.	OUI

Département - Communes Secteurs desservis	Caractéristiques taxis	Arrêts	Itinéraires	Horaires	Fonctionnement	Km parcourus par jour à l'année
BESANCON Centre Ville Brégille Champigney Palente St-Claude Orchamps (Doubs)	6 taxis	F	F	F	Tous les jours : 20 h 30 à 23 h 30. Dimanche et jours de fête : 5 h 45 à 12 h 40. Fréquence : 20 à 30 minutes arrêts du réseau C.T.B. Doublages prévus.	675 Km par jour 320.000 Km en 1975
MARSEILLE (Bouche-du-Rhône)	1 taxi 4 places + chauffeur.	Demande	F	F	Un premier départ fixe puis à la demande.	48 Km A.R. par jour 250 Km A.R. par semaine.
MONTCUL COLOMBIER SAUGNIEU JANNEYRIAS (Rhône)	1 break 8 places chauffeur compris	F	F	F	1 service matin et soir du Lundi au Samedi compris.	36 Km par jour.
CHAMBERY (Savoie)	en 1979 : 4 pl. + chauffeur. en 1980 : un break 8 places	4 arrêts fixes Arrêts à la demande sur itinéraire.	F	F	Attente à l'arrêt. En cas de surcharge. Un 2ème véhi- cule est prévu.	60 Km par jour 15.000 Km en 1980.
SAUMUR (Maine-et-Loire)	De mars à Juillet 1981. 7 taxis (4 places)	Demande	V	V	Sur appel téléphonique à la S.T.U.S. qui transmet aux taxiteurs. Courses : du Lundi au Samedi, 9 h - 12 h et 14 h - 18 h 30	1.288 Km sur 4 mois 1/2 d'exploitation pour 141 courses.
AGGLOMERATION D'ANNECY (création 28-9-1981) (Haute-Savoie) Service de soirée	1 taxis de 5 places	F	F	F	De 20 h 10 à 0 h 42. Mêmes arrêts et même itinéraire que ligne la plus chargée du réseau. Fréquence : 8 AR par jour (6 jours).	130 Km par jour

F = Fixe.

V = Variable

Département - Communes Secteurs desservis	Caractéristiques taxis	Arrêts	Itinéraires	Horaires	Fonctionnement	Km parcourus par jour à l'année
AGGLOMERATION D'ANNECY (création 24-8-1981) (Haute-Savoie)	1 CX break de 7 places pour les deux lignes réunies.	F	F	F	2 lignes : 4 allers + 3 retours pour ligne 11 9 A.R. pour ligne 12.  Ligne 12 : taxi rabat. sur ligne bus n° 1 Ligne 11 : complément bus à certaines heures.	165 Km par jour pour les deux lignes réunies. (130 ligne 12 35 ligne 11).
LORIENT - LANESTER - PLOEMEUR - CAUDAN - QUEVEN - LARMOR (SIVOM) (Morbihan)	Indéterminé	Demande	V	V	La CTRL (Cie Transports Région Lorientaise) trans- met au Syndicat des taxis les courses à effectuer. Courses : de 19 h 30-0 h 30	Indéterminables.
21 communes du SITCAR (SITCAR)	Taxis classiques	Demande	V	V	Le service transports han- dicapés confié à la Compa- gnie Radio Taxis Rennais les courses à assurer. Il téléphone 2 fois par jour. Courses de 7 à 19 h en semaine. De 7 h 30 à 17 h le Samedi.	Indéterminables.

Département - Communes Secteurs desservis	Date création	Autorité organisatrice	Motifs de sa création
BESANCON Centre Ville Brégille Charigney Palente St-Claude Orchamps (Doubs)	Fin 1973 Cessation Fin 1975.	C.T.B. à la demande de la ville de Besançon.	Desserte le soir de 20 h à 24 h et le dimanche matin.
MARSEILLE (Bouche-du-Rhône)	22-8-1977 Cessation en Mars 1978.	Ville de MARSEILLE.	Complément réseau urbain. Faciliter transports professionnels de la pêche.
MONTCUL COLOMBIER SAUGNIEU JANNEYRIAS (Rhône)	22-5-1978	Syndicat des T.C.R.L.	Desservir COLOMBIER SAUGNIEU Ligne rabat- tement des V.F.D. à JANNEYRIAS qui depuis affrètement par TCRL de cette ligne à l'inté- rieur périmètre urbain n'était plus desservie.
CHAMBERY (Savoie)	Septembre 1979	Le transporteur urbain (S.T.A.C.)	Pour maintenir un service assuré par un trans- porteur qui cessa son activité. Le maintien du système classique n'était pas justifié vu la faible fréquentation.
SAUMUR (Maine-et-Loire)	Mars 1981	Commune SAUMUR et transporteur urbain.	Desserte roues périurbaines et secteurs ruraux.
AGGLOMERATION D'ANNECY (Haute-Savoie)	28-9-1981	Le SITURA.	Service de soirée sur la ligne la plus chargée. (ligne 5)
AGGLOMERATION D'ANNECY (Haute-Savoie)	24-8-1981	Le SITURA	Desserte de zones périurbaines (2 lignes) en complément d'un réseau urbain (rabattement sur lignes bus existantes).

Département - Communes Secteurs desservis	Date création	Autorité organisatrice	Motifs de sa création
LORIENT - LANESTER - PLOEMEUR - CAUDAN - QUEVEN - LARMOR (Communes du SIVOM - Pays de LORIENT) (Morbihan)	Décembre 1978	SIVOM pays de LORIENT.	Desserte pour handicapés.
21 communes du Syndicat Intercom- munal des T.C. de l'agglomération Rennaise (SITCAR).	1-9-1981 Contrat de 4 mois renouvelable par tacite reconduc- tion.	Le SITCAR	Desserte pour handicapés.

**SERVICES RURAUX**

—



Département - Communes Secteurs desservis	Mode rémunération du taxi	Coût du fonc- tionnement au km	Prix Km payé par l'usager	Nb pers. transp. par jour - par an	Type de clientèle	Motifs d'uti- sation du taxi	Problèmes	Convention
Canton de CASTILLON-EN- CAUSEMANS (26 communes) (Ariège)	Une partie par l'usa- ger l'autre par le SIVOM.	1,50 F 2,20 F taxi mini car (1981)	Indéterminable. CASTILLON : 1 pers. 10 F 2 pers. 2 X 8 F 3 pers. 3 X 6 F ST-GIRON : 1 pers. 18 F 2 pers. 2 X 15 3 pers. 3 X 13	103 pers. par mois. 1.230 pers. par an.	Personnes âgées. Clientèle de plus en plus régu- lière avec le temps.	Foires et mar- chés de CASTIL- de ST-GIRONS, déplacements divers et admi- nistratifs.	Non. Sinon problèmes classiques (relation avec autres trans- porteurs.	Prix forfaitaire
MONTENDRE	Garantie de recette.	environ 6,60 F (1981)	8 F par course	0	-	-	Echec	Oui garantie de recette.
ILE DE RE (Charente-Maritime)	Garantie de recette	environ 2,10 F (1982)	Tarif du car régulier	2 à 3 personnes par jour	Jeunes	Scolaires et Divers.	Problème de relations entre organi- sateur et taxi.	garantie de recette.
Secteur de VASSIVIERE (Creuse et Haute-Vienne)	Forfait Km parcourus (approche comprise) payé par le SIVOM.	1,64 F T.T.C. (1980 - 1981)	Gratuit	5.503 personnes de Sept. 1980 à Août 1981 sur 4 circts (-circuit Sud n°3)	95 % régu- 5 % occas. Adultes de tous âges.	Domicile- Achats Affaires person. correspondance SNCF, foire, marché, etc ...	Doublage	OUI Prix forfaitaire
Presqu'île de CONZON (SIVOM) (Finistère)	Par le transporteur	-	Coût incorporé dans le prix du billet du car.		Presque que des scolai- res.	Rabatement sur ligne de car.	Pas de pro- blèmes.	Contrat entre SIVOM et transport.
VERNEUIL-S/IGNERAIE LA CHATRE (Indre)	Exploitation libre	1,30 F (1981)	0,37 F avec un minimum de 2,00F	4 par jour.	Occasionnel. Personnes âgées.	Marché.	Système à en- courager vis à vis du taxi- teur par une subvention dans cadre loi T.P.I.L.	NON
ST-SEVERE - FEUSINES URCIERS - CHAMPILLET (Indre)	Garantie de recettes par département pour service minimum à assurer.	Prise en charge 5,80 F, Prix Km fonct. 1,36 F au 1-7-1980. Prise en charge 6,00 F, Prix Km fonct. 1,50 F en 1981.	0,37 F avec un minimum de 2,00F	2 par jour.	Occasionnel. Personnes âgées.	Liaison de rabat- tement sur ligne routière affré- tée par le SNCF.	Immobilisa- tion pour productivité réduite. Trop peu de voya- geurs.	Convention de gestion avec garan- tie de re- cette et cahier des charges.
MARCHESTIEUX - REMILLY-S/ LOZON - ST-MARTIN D'AUBI. (Manche)	50 % par usager sui- vant tarifs officiels Préfecture. 50 % A.F.R.			De Novembre 1978 à Juillet 1979 22 personnes par mois.	Personnes âgées.	Médecin, visite hôpital, adminis	Capacité véh. trop petite. Coût élevé pr distances assez longues.	NON

Département - Communes Secteurs desservis	Mode rémunération du taxi	Coût du fonc- tionnement au km	Prix Km payé par l'usager	Nb pers. transp. par jour - par an	Type de clientèle	Motifs d'uti- sation du taxi	Problèmes	Convention
Secteur VILLAINES-LA-JUM. BAIS - EVRON (14 communes) (Mayenne)	Une partie par usager, l'autre par autorité organisatrice.	1,55 F par Km + léger intéresse- si au moins 3 pers. pour même service. (1981)	Plein tarif 0,80 F par Km. -20 % pr 2 pers. -30 % pr 3 pers. -40 % pr 4 pers. ou plus. (1981)	10 en Novembre 1981 (mois de lance- ment)	Trop nou- velle pour la cerner.	- id - ci-contre	Expérience peu connue par les usa- gers.	OUI
Secteur ST-AIGNAN S/ADE CRAON - RENAZE (21 communes) (Mayenne)	Une partie par usager, l'autre par autorité organisatrice.	- id - ci-dessus	- id - ci-dessus	11 en Novembre 1981 (mois de lance- ment)	Trop nou- velle pour le cerner.	- id - ci-contre	- id - ci-dessus	OUI
Canton de BAYON	Direct par l'usager + subvention du départ- tement pour tarifs sociaux. Recette garantie.	1,30 F par Km (1981)	Terme Km X dist. dégressif sui- vant Nb passager - 60 % pour cer- taines catégor. sociales.	3 à 4 par jour. 1.000 en 1 an.	Occasionnel Personnes âgées.	Divers	1/2 échec	OUI entre Dépt Comité de gestion Taxibus et l'exploitant.
Canton de HAROUÉ	- id -	- id -	- id -	30 par an	- id -	- id -	un échec	- id -
CREVECHAMPS	- id -	1,20 F par Km (1981)	- id -	100 par an	- id -	Correspondance avec ligne régulière.	L'exploitant était un parti- culier, recette insuffisante d'où cessation un an après.	OUI
Canton de LONGUYON	- id -	1,20 F par Km (1981)	- id -	2 par jour 620 par an	- id -	Divers	1/2 échec	OUI Départ. SIVOM Exploi- tant.
CONFLANS - JARNY	- id -	1,50 F par Km (1981)	- id -	-	-	- id -	Problèmes liés à la détermi- nation du ter- me kilométri.	OUI Départ. Taxibus Synd. Scolaire Ex- ploitant.
ONVILLE	- id -	1,60 F par Km (1981)	- id -	-	-	Correspondance	- id -	- id -
BLAMONT - AVRICOURT (Meurthe et Moselle)	- id -	-	- id -	-	-	- id -	Demande changt horaires com- munes déjà desservies.	OUI Départ. Taxibus exploitant.
Liaison DOMFRONT - FLERS (Orne)	Une partie par autorité organisatrice forfait 180 F par jour TTC + 15 F par usager par voyage aller simple (30 F A.R.)	-	15 F la course 0,68 F par Km en 1981.	Moyenne 3,76 pers. par jour. 237 du 28-9-81 au 29-11- 1981.	-	Correspondance SNCF	Néant. Un cer- tain manque de coopération du personl SNCF au niveau des renseignements	OUI

Département - Communes Secteurs desservis	Mode rémunération du taxi	Coût du fonctionnement au km	Prix Km payé par l'usager	Nb pers. transp. par jour - par an	Type de clientèle	Motifs d'utilisation du taxi	Problèmes	Convention
Relation CETON - NOGENT LE ROTROU  - LA FERTE BERNARD (Orne)	Une subvention annuelle (18.000 F en 1981) par autorité organisatrice + une partie partie par l'usager.	-	1ère liaison : 0,46 F par Km en 1981. 2ème liaison : 0,50 F par Km en 1981.	1ère liaison : Octobre 1981 : 70 voyageurs Novembre 1981 : 70 voyageurs. Moyenne par mois 60 sur l'année.	Régulière Personnes âgées et autres.	Correspondance SNCF PARIS-LE MANS Marché.	Néant	OUI
BRIOUZE - CRAMESNIL LES TOURAILLES STE-HONORINE-LA GUIL. LA FORET D'AUVRAY ST-AUBERT SUR ORNE CHENEDUIT - BRIOUZE (Orne)	Subvention de l'autorité organisatrice + une partie par l'usager.	-	0,28 F par Km	3 à 4 pers. par jour.	Régulière Personnes âgées.	Aller au chef lieu de canton BRIOUZE (médecin, dentiste, coiffeur, courses)	Néant	OUI
Relation LA CHAPELLE SOUEP LA FERTE BERNARD Marché de BELLEME Marché de THEIL-S/HUISNE (Orne)	Subventions des différences communes desservies + une partie par l'usager.	-	environ 0,83 F par Km en 1981	Octobre 1981 : 107. Novembre 1981 : 93. Tous services confondus.	Régulière Personnes âgées et autres.	Corres. SNCF et autres  Marché Marché	Néant	OUI
COURZIEU - L'ARBRESLE (Rhône)	Forfait de fonctionnement : 100 F par circuit (1981) le taxi touche une participation de l'usager 15 F/service (1981) Si recette + de 100 F il encaisse, sinon l'autorité organisatrice lui assure les 100 F minimum.	4,16 F en 1981	0,62 F en 1981	191 sur 9 mois environ 5 pers. par jour de fonctionnement.	Personnes âgées.	Marché	Néant	OUI
AILLON LE JEUNE BELLECOMBE - LE CHATEL. COMPTE - DOUCY - ECOLE JARSY - DOUCY - STE-REIN. LA COMPOTE (1981) (Savoie)	Forfait à la course par syndicat. Somme versée directement par les clients.	Environ : 1,64 F en 1979 1,79 F en 1980 2,14 F en 1981	Environ : 0,42 F en 1979 0,47 F en 1980 0,58 F en 1981	247 en 1979 280 en 1980 384 en 1981	Occasionn.	Rabattement sur lignes régulières. LE CHATELARD AIX-LES-BAINS LE CHATELARD ST-PIERRE-D'ALB. CHAMBERY.	Néant	OUI
Commune des Cantons de CHARMES et DOMPAIRE (25 communes) (Vosges)	Billet tarif plein : par l'usager le reste (dif. tarif plein - dif. tarif réduit) par autres communes au prorata voyages effectués par titulaires cartes réduction données par mairie avec participation 50 % état puis Cons. Géné. quand aide Etat supprimée.	Recette Km moyen sur 6 1er mois fonct. pr exploitant 1,25 F (du 24-3 au 24-9 1980)	1,20 F au 1-8-80 - 25 % pr 2 pers - 50 % pr 3 pers - 60 % certaines catégories (pers. âgées, invalides ou bénéficiaires aide sociale)	43 person. pour 6 mois. (78 dépl. : 1 A.R = 2 dépl.)	Selon questionnaire : pers. âgées D'après tableaux 19 usagers sur 43 tarif réduit.	Marché à CHARMES	Peu fréquenté. Bon au début (curiosité)	OUI

Département - Communes Secteurs desservis	Mode rémunération du taxi	Coût du fonctionnement au km	Prix Km payé par l'utilisateur	Nb pers. transp. par jour - par an	Type de clientèle	Motifs d'utilisation du Taxi	Problèmes	Convention
Vallée de l'ARBAS	Forfaitaire	1,50 F V.P. 2,20 F mini car		du 12-9 au 31-12-1981 / 94 voyag.	Personnes âgées.	Divers, courses.	La clientèle a du mal à comprendre le système de fonct. du service.	OUI type TPIL à prix forfaitaire.
Canton d'AURIGNAC (Haute-Garonne)	Forfaitaire	1,50 VP 2,50 mini car (1981)	2,50 F à 4 F par course suivant nombre de personnes.	22/9 au 31/12/81 864 voyages.	Personnes âgées.	Divers	Non	OUI type TPIL prix Km forfaitaire.
Canton de DAMPIERRE-S/SA. et FRESNE-ST-MAMES (Haute-Saône)	Une partie par l'utilisateur. Puis sur facture différence entre prix convention et somme versée par l'utilisateur payée par l'associat. au taxi.	1,50 F du Km + 35 F de l'heure pour attente à Besançon	- id - que coût Km sur bus.	Variable de 1 à 5	21 % jeunes 49 % 3ème âge 30 % de 30 à 40 dont 80 % de femmes.	Démarches administratives et affaires, consultations médic. Foire de GRAY.	La clientèle reste stagnante. (problèmes de village ...)	OUI
VIRY (Haute-Savoie)	Forfait de 65 F A.R. + recette billets	environ 6 F en 1981.	7 F A.R. en 1981	2,2 pers. en moy. par A.R. 181 par an en 1980 370 de Mai 1980 à Mai 1981.	100 % de Personnes âgées.	Marché et courses diverses.	Avec SNCF (de principe)	
REMPNAT - NEDDE EYMOUTIERS - ST-JULIEN-LE PETIT (Haute-Vienne)	Prix Km forfaitaire + prise en charge + heure d'attente sur facture payée par l'autorité organisatrice.	1,55 F en 1981	gratuit	1er circuit : 5,1 par jour. 2ème circuit : 6,2 par jour.	Régulière Personnes âgées.	Jour de Foire	Doublage	OUI
Pays de COMMERCY	Risques et péril direct par l'utilisateur.	1,60 F en 1981	0,80 F sur le parcours le plus direct. (minimum de 4 F)	en moyenne 3,4 par jour.		Lundi : jour de marché.	-	Risques et périls.
Canton de GONDRECOURT (Meuse)	Direct par l'utilisateur + compensation pour réduction tarifaire (tarif réduit pour voyages groupés).	2,81 F (corresp. à la recette y/c compensation.	Tarif Km inclua l'A.R. environ 1,20 F par Km (1981)	1 à 7 pour 1 ou 2 voyages. Moyenne : 2,78 Occup. moyenne : 1,38.	Personnes âgées.	Tous sauf scolaires.	A intéressé 13 communes sur 25.	Risques et périls.

Département - Communes Secteurs desservis	Mode rémunération du taxi	Coût du fonc- tionnement au km	Prix Km payé par l'usager	Nb pers. transp. par jour - par an	Type de clientèle	Motifs d'uti- sation du taxi	Problèmes	Convention
PORTE - PUYMORENS BOURG MADAME	Gestion à prix forfaitaire rémunéré au Km parcouru (incluant les HLP).	1,23 F en 1980 1,38 F en 1981	0,25 F du Km TTC avec minimum 2 F et maximum 10 F	Pour 9 Mois : 220 2,79	Moyenne par service	Correspondance avec le rail et le transport routier. Achats, démarches adminis.		Prix forfaitaire.
DORRES - BOURG MADAME	- id -	- id -	- id -	620 7,3		- id -		
ESTAVAR - BOURG MADAME	- id -	- id -	- id -	30 0,77		- id -		
EYNE - SAILLAGOUSE	- id -	- id -	- id -	25 0,32		- id -		
LLO - ROHET - SAILLAGOUSE	- id -	- id -	- id -	8 0,11		- id -		
LA TOUR DE CAROL - PORTE	- id -	- id -	- id -	0 0		- id -	Le service continue néanmoins.	
ESTAVAR - FONT ROMEU	- id -	- id -	- id -	27 2,25		- id -		
ESTAVAR - SAILLAGOUSE	- id -	- id -	- id -	167 1,75		- id -		
VALCEBOLLERE - OSSEJA (Pyrénées Orientales)	- id -	- id -	- id -	0 0		- id -	Service supprimé.	
MONBLEAU SARGE S/BRAYE (Loir et Cher)	Tarif 1981. Le passager paye 5,50 F par course. Le taxi reçoit un forfait de 27 F par service - ce que les clients payent (somme versée par la commune de SARGE-S/B.)		1981 : 1,22 F A.R. : 9 Km Aller : 5 F et A.R. 10 F en 1980. Aller 5,50 F et A.R. 11 F en 1981.	542 A.R. en 1981	sur 542 : 458 régulières 84 pers. âgées.	Marché	Non	OUI
GRANDVILLE RENNES GRANDVILLE CAEN (Manche)	Du client au taxi directement.		Egal maximum au prix SNCF sur liaison équivalente.	En moyenne 2 à 3 par jour	occasionnelle. Personnes âgées.	Hôpitaux	-	-

Département - Communes Secteurs desservis	Caractéristiques taxis	Arrêts	Itinéraires	Horaires	Fonctionnement	Km. parcourus par jour à l'année
Canton de CASTILLON-EN-CAUSERANS (26 communes) (Ariège)	2 taxis + 1 mini car (15 - 20 places)	Demande	V	F	Tous les jours le Mardi vers CASTILLON (1 AR) le Lundi vers St-GIRONS (2 AR) + 2 AR le Merc. et 1 AR le Samedi sur appel téléphonique au transporteur.	Taxi : 1.100 par mois 13.300 par an. Minicar : 1.070 pr. mois 12.900 par an.
MONTENDRE	1 V.P. 4 places	A la demande 10	Variables	F	2 A.R. par semaine appel téléphonique	19 Km par jour
ILE DE RE (Charente -Maritime)	1 V.P. 4 places	F (2)	F	F	1 aller Rabattement sur ligne de car	20 Km par jour (dont 10 HLP)
Syndicat de VASSIVIERE Zone VASSIVIERE Circuit Nord Service n° 1	Peugeot 504 familiale F 40 7 places	F + à la demande pour les hameaux	F + à la demande pour les hameaux	F + à la demande pour les hameaux	Mardi et Vendredi du 1-9-80 au 27-6-1981. Lundi (3ème Lundi du mois) du 1-9-1980 au 27-6-81)	76 Km par jour + 14 Km 24 Km par jour + 14 Km
Service n° 2	Peugeot 304 break	- id -	- id -	- id -	Mardi du 1-9-80 au 27-6-81	44 Km + 12 Km d'approche
Circuit Sud Service n° 1	Citroën CX familiale	F	F	F	Mercredi Vendredi et Samedi du 1-7-1980 au 29-8-81	168 Km les Mercredi et Vendredi 56 Km le Samedi.
Service n° 2	Peugeot 504 familiale	F + à la demande	F + à la demande	F + à la demande	1er et 3ème Jeudi du mois du 1-9-1980 au 29-8-81	58 km par jour de service
Service n° 3 (Creuse et Haute-Vienne)	Peugeot 504 F 40	- id -	- id -	- id -	Jours de foire à EYMOUTIERS Jeudi et Vendredi du 1-9-80 au 27-6-81	86 Km jours Foire 78 Km autres Jeudis 22 Km le Vendredi  Saison 1980 - 1981 43.000 Km pour les circuits.

F = Fixe

V = Variable

Département - Communes Secteurs desservis	Caractéristiques taxis	Arrêts	Itinéraires	Horaires	Fonctionnement	Km parcourus par jour à l'année
Presqu'île de Corzon (Finistère)	Variable suivant la demande	à la demande par téléphone	Variable à la rabattement sur	demande pour ligne de car.	Appel téléphonique à la mairie de départ	
VERNEUIL-S/IGNERAIE LA CHATRE (Indre)	1 Peugeot 504 8 places	F	F	F	2 A.R. par Samedi seul jour fonctionnement	48 2.496
Ste-SEVERE-CHAMPILLET (Indre)	1 R 20 TS 5 places	F	F	F	1 A.R. journalier sauf diman- ches et jours fériés	20 6.260
MONDOUBLEAU SARGE-S/BRAYE (Loir et Cher)	1 VP 4 places	V	V	V	Attente à l'arrêt (horaires et tarifs affichés aux points d'arrêt) 1 ou 2 fois par semaine	60 3.000
GRANDVILLE RENNES GRANDVILLE CAEN (Manche)	1 mini car 8 places + chauffeur	F	F	F	GRANDVILLE RENNES : 1 A.R. Mardi Jeudi Samedi. GRANDVILLE CAEN 1 A.R. Lundi Merchr. Vendredi	Maximum 200 Km par jour
MARCHESIEUX REMILLY-S/LOZON ST-MARTIN-AUBIGNY (Manche)	1 VP 4 places	Demande	V	V	Appel téléphonique (lorsque 3 demandes pour une même destination le taxi vient)	
Secteur de VILLAINES-LA- JUHEL - BAIS - EVRON (14 communes) (Mayenne)	VP	Demande	V	Plages fixes horaires varia- bles	Lundi matin 9 h - 9 h 30 et 12 h - 12 h 30 et Jeudi matin - idem - + Jeudi A.M. 14 h - 14 h 30 et 18 h 15 - 18 h 45 Sur appel téléphonique la veille au plus tard au bureau poste de BAIS	206 Km en Novembre 1981 (1er mois de fonction- nement)

Département - Communes Secteurs desservis	Caractéristiques taxis	Arrêts	Itinéraires	Horaires	Fonctionnement	Km parcourus par jour à l'année
Secteur de ST-AIGNAN-S/ ROE - CRAON - RENAZE 21 communes (Mayenne)	VP	Demande	V	Plages fixes horaires varia- bles	Merc. matin : 8 h 45-9 h 15- 11 h 15-11 h 45 Merc. A.M. : 13 h-13 h 30 et 18 h-18 h 30 Semaine A.M. 13 h-13 h 30 et 18 h 45-19 h 15. Sur appel téléphonique la veille au plus tard au bureau de poste de RENAZE.	144 Km en Novembre 1981 (1er mois de fonction- nement)
Canton de BAYON	1 VP 4 places CX Citroën	A la demande	V	A la demande tous les jours de 8 h à 19 h	Appel téléphonique	40 Km 13.000 Km en 1980
Canton de HAROUE	1 VP 4 places 504 Peugeot	- id -	- id -	- id -	- id -	350 Km
CREVECHAMPS	1 VP 4 places	- id -	- id -	- id -	- id -	720 Km
Canton de LONGUYON	2 VP 2 X 4 places	- id -	- id -	- id -	- id -	20 Km 6.300 Km
CONFLANS -JARNY	2 VP 2 X 4 places	- id -	- id -	F Merc. Jeudi 1 A.R. Samedi 2 allers 3 retours	Appel téléphonique	-
ONVILLE	1 VP 4 places	- id -	- id -	F Merc. Jeudi 1 A. 2 R. Samedi 2 A. 3 R.	Appel téléphonique	-
BLAMONT - AVRICOURT (Meurthe et Moselle)	2 VP 2 X 4 places	- id -	- id -	F BLAMONT { AVRICOURT {	Merc. 6 h 30-9 h-11 h-14 h Vend. 16 h-19 h Mardi 7 h-9 h-11 h-13 h Vend. 18 h-20 h Appel téléphonique	-

Département - Communes Secteurs desservis	Caractéristiques taxis	Arrêts	Itinéraires	Horaires	Fonctionnement	Km parcourus par jour à l'année
Relation DOMFRONT FLERS DE L'ORNE (Orne)	Peugeot 504 familiale	F	F	F	par jour (7 jours par semaine) 3 départs de DOMFRONT vers FLERS 3 départs de FLERS vers DOMFRONT	
Relation CETON . NOGENT LE ROTROU Relation CETON . LE FERTE BERNARD	Break familial Peugeot 504 7 places pour les deux relations réunies.	F	F	F	1ère ligne : 3 départs par semaine les lundi, Vendredi, Samedi <u>matin</u> . 5 départs par semaine les Lundi, Jeudi, Ven- dredi, Samedi, Dimanche <u>soir</u> . 2ème ligne : un aller retour le lundi jour de marché.	15.000 Km par an (2 relations réunies)
BRIOUZE - CRAMESNIL LES TOURAILLES - STE-HONORINE-LA-GUIL. LA FORET AUVRAY ST-AUBERT-S/ORNE CHENEDOUIT (Orne)	1 CX 5 places + conducteur	F	F	F	Tous les jours sauf Dimanches et Fêtes 1 circuit par jour sauf Lundi jour de Marché ou un 2ème circuit est effectué si néces- saire.	31 Km par jour
LA CHAPELLE SOUEF LA FERTE BERNARD Marché de BELLEME Marché de THEIL S/HUISM. (Orne)	Break familial Peugeot 504 7 places	F	F	F		
COURZIEU L'ARBRESLE (Rhône)	1 taxi ou un car	F	F (sauf pour les hameaux)	F - id -	Tous les Vendredis jour de marché. Inscription préalable en Mairie.	du 1-4-80 au 30-6-80 13 voyages. du 1-7-80 au 30-9-80 12 voyages. du 1-10-80 au 31-12-80 13 voyages. ≈ 101 Km par mois.

Département - Communes Secteurs desservis	Caractéristiques taxis	Arrêts	Itinéraires	Horaires	Fonctionnement	Km parcourus par jour à l'année
AILLON LE JEUNE BELLECOMBE LE CHATELARD COMPTE - DOUCY ECOLE - JARSY - STE-REINE - LA COMPOTE (Savoie) (en. 1981)	Variables	Demande	V	V	Appel téléphonique au transporteur	environ 2.600 Km 1979 " 3.247 Km 1980 " 4.300 Km 1981 Par rapport à 1981 : 3 communes de plus desservies en 1980, 2 en plus en 1979.
Communes des cantons de CHARMES et DOMPAIRE (25 communes)	Type voiture familiale 7 places	V	V	V	Tous les jours de 8 h 30 à 19 h sauf Dimanche et jours fériés. Appel téléphonique.	Sur 6 mois : 797 Km voiture dont 398,5 Km en charge.
Vallée de l'ARBAS  Canton d'AURIGNAC (Haute-Garonne)	VP  V.P. minibus suivant demande	A la demande  A la demande	A la demande  A la demande	F  F	Une fréquence par jour. Appel téléphonique.  - id -	du 12-9-1981 au 31-12-1981 : 1.088 Km. du 22-9 au 31-12-1981: 4.424 Km.
Cantons de DAMPIERRE-S/ SALON et FRESNE-ST-MAMES (Haute-Saône)	4 voitures de petite remise de 5 places	A la demande	V	V	Appel téléphonique Mairie de DAMPIERRE 1 fois par semaine : le Mer- credi.	230 Km      12.000 Km par Merc.    1981
VIRY (Haute-Savoie)	1 taxi de 6 places	A la demande	Variables sui- vant hameaux liaison fixe de commune à commune.	F	Appel téléphonique en Mairie. 2 A.R. par semaine : Mardi A.M. et Vendredi matin (un deuxième service si néces- saire).	20 Km par semaine au maximum      510 Km par an en 1980. 930 Km par an en 1981.

Département - Communes Secteurs desservis	Caractéristiques taxis	Arrêts	Itinéraires	Horaires	Fonctionnement	Km parcourus par jour à l'année
REMPNAT - NEDDE EYMOUTIERS (1er Circuit)  ST-JULIEN-LE-PETIT EYMOUTIERS (2ème Circ.) (Haute-Vienne)	2 taxis Peugeot 504 break 7 places	F	F	F	2 circuits Appel téléphonique la veille en Mairie 2 taxis Fréquence : bi-mensuelle	1er circuit : 100 km par jour par service. 2.400 Km par an par service. 2ème circuit : 64 Km par jour par service. 1.536 Km par an par service.
PAYS deCOMMERCY  Canton de GONDRECOURT (Meuse)	VP (7 + 1 place)  V.P. 5 + 1 place	V (au départ)  V (au départ)	V  V (3 destina.)	F  V de 7 h 30 à 19 h	Lundi matin et Samedi après- midi sur appel téléphonique à la mairie de COMMERCY.  Tous les jours pour GONDRE- COURT. Mercredi et Samedi pour les autres par appels téléphonique.	12 à 51 Km par circuit 1.004 Km pour le 1er semestre 1981.  5.600 en 1981 (289 j)
DORRES - BG MADAME  PORTE - PUYMORENS - BG MADAME  ESTAVAR - BG MADAME EYNE - SALLAIGOUSE  LLO - ROHET  LA TOUR DE CAROL - PORTE ESTAVAR - SALLAGOUSE ESTAVAR - FONT ROMEU VALCEBOLLERE - OSSEJA (Pyrénées Orientales)	VP 4 places Break 504  - id -  - id - - id -  - id -  VP 4 places  Break 504  - id - - id -	F  F  F F  F  V V  V V	F  F  F F  F  V V  V V	F  F  F F  F  F F  F F	2 A.R. les Mercredis et Diman- ches matin.  1 A.R. les mercredis et Diman- ches matin.  1 A.R. le Dimanche matin 1 A.R. le Mercredi et Samedi A.M.  1 A.R. le Mercredi et Samedi A.M.  2 A.R. par jour  4 A.R. par jour correspondance train et cars 1 A.R. par jour 1 A.R. par jour	3.654 Km pour 9 mois  5.523 Km pour 9 mois  1.078 Km pour 9 mois 2.376 Km pour 9 mois  963 Km pour 9 mois  - 929 Km pour 9 mois 195 Km pour 9 mois -

Département - Communes Secteurs desservis	Date création	Autorité organisatrice	Motifs de sa création
Canton de CASTILLON-EN-CAUSERANS : (26 communes); (Ariège)	Juin 1980	SIVOM DE CASTILLON-EN-CAUSERANS	Desserte de secteurs ruraux et marchés.
MONTENDRE	1-12-1981	Le département.	Dessertes de secteurs ruraux.
ILE DE RE (Charente-Maritime)	1-1-1982	- id -	Rabattement sur ligne interurbaine.
Syndicat de VASSIVIERE PEYPAT LE CHATEAU - NEDDE LA VILLEDIEU - GENTIOUX - ROYERE ST MARTIN CHATEAU - BEAUMONT DU L. FAUX LA MONTAGNE (Creuse et Haute-Vienne)	1-9-1978	Syndicat Intercommunal Mixte de VASSIVIERE.	Desserte de marchés et secteurs ruraux.
Presqu'île de CORZON (Finistère)	1976	SIVOM de CORZON	Rabattement sur ligne de cars.
VERNEUIL S/IGNERAIE LA CHATRE (Indre)	4-7-1962	Le transporteur (service inscrit au plan départe- mental des transports régul.	Desserte marchés et foires à LA CHATRE
STE SEVERE - CHAMPILLET (Indre)	1-7-1980	Département Indre.	Liaison de rabattement sur ligne routière affrétée par la S.N.C.F. Desserte secteurs ruraux avec messagerie quotidienne.
MONDOUBLEAU - SARGE S/BRAYE (Loir et Cher)	Mai 1980	Commune de SARGE S/BRAYE	Desserte de SARGE S/BRAYE Desserte marché de MONDOUBLEAU.

Département - Communes Secteurs desservis	Date création	Autorité organisatrice	Motifs de sa création
GRANDVILLE - RENNES GRANDVILLE - CAEN (Manche)	1976	Un particulier (ambulancier)	Visite des malades pour les familles aux hôpitaux de RENNES et CAEN.
MARCHESIEUX - REMILLY S/LOZON ST-MARTIN D'AUBIGNY (Manche)	Novembre 1978	Associations familiales rurales	Absence totale de services collectifs dans un milieu rural à forte proportion de person- nes âgées sans moyen de transport.
Secteur de VILLAINES LA JUHEL BAIS - EVRON (14 communes) (Mayenne)	4-11-1981	Le Département	En substitution d'une ligne de cars.
Secteur de ST AIGNAN S/ROE - CRAON RENAZE (21 communes) (Mayenne)	5-11-1981	Le Département	Desserte de secteurs ruraux avec rabattement sur lignes interurbaines.
Canton de BAYON	1-10-1979	(Schéma Départemental de T.C.) Association EVRON - MADON	Dessertes de secteurs ruraux.
Canton de HAROUÉ	1-10-1979	- id -	- id -
CREVECHAMPS	1-10-1979	- id -	- id -
Canton de LONGUYON	1-12-1979	(Schéma Départemental T.C.) SIVOM du Canton de LONGUYON	- id -
CONFLANS - JARNY	1-10-1981	(Schéma Départemental T.C.) Syndicat Scolaire Public Intercommunal de JARNY.	- id -
ONVILLE	1-10-1981	- id -	Dessertes rurales et correspondance avec lignes régulières routières et S.N.C.F.
BLAMONT - AURICOURT (Meurthe et Moselle)	15-9-1981	(Schéma Départemental T.C.) Association Taxibus du Blamontais.	Dessertes secteurs ruraux.

Département - Communes Secteurs desservis	Date création	Autorité organisatrice	Motifs de sa création
Relation DOMFRONT - FLERS DE L'ORNE (Orne)	28-9-1981	Le Département.	Restructuration d'une ligne de transport public routier de voyageurs exploitée par la S.N.C.F. et la S.T.A.O. (entreprise privée), suite à l'abandon de la ligne routière exploitée en remplacement de services omnibus. Correspondance avec S.N.C.F. pour départ vers Paris.
Relation CETON - NOGENT LE ROTROU Relation CETON - LA FERTE BERNARD (Orne)	1953	La commune de CETON	Desserte de secteurs ruraux vers S.N.C.F. et marchés.
BRIOUZE - CRAMESNIL - LES TOURAIL. STE HONORINE - LA GUILLAUME - LA FORET AUVRAY - ST AUBERT S/ORNE CHENEDUIT (Orne)	Novembre 1953	Syndicat Intercommunal	Desserte de secteurs ruraux.
LA CHAPELLE SOUEF - LA FERTE BERNARD Marché de BELLEME Marché de THEIL S/HUISNE (Orne).	1953 1967	Commune de LA CHAPELLE SOUEF	Desserte de plusieurs communes vers LA FERTE BERNARD (Correspondance SNCF vers PARIS) Marché Marché.
COURZIEU - L'ARBRESLE (Rhône)	4-4-1980	Commune de COURZIEU	Desserte de marché.
AILLON LE JEUNE - BELLECOMBE EN BAUGE - LE CHATELARD - JARSY - DOUCY EN BAUGES - ECOLE - STE-REINE LA COMPOTE (Savoie) Année 1981.	Janvier 1979	SIVOM de BAUGES dans le cadre d'un Plan d'Action Régional.	Assurer un service entre les communes du canton du CHATELARD et les services réguliers des transports interurbains au départ ou à l'arrivée du CHATELARD - AIX - ST-PIERRE-D'ALBIGNY - CHAMBERY.

Département - Communes Secteurs desservis	Date création	Autorité organisatrice	Motifs de sa création
Communes des cantons de CHARMES et DOMPAIRE (1980) (25 communes) (Vosges)	24-3-1980 Cessation 24-9-1980	Commune de CHARMES. Subvention de 50 % pour la première année.	En attendant conclusions Etude Schéma Départe- mental desserte secteurs ruraux.
Vallée de l'ARBAS  Canton d'AURIGNAC (Haute-Garonne)	12-9-1981  22-9-1981	Dans le cadre d'un Schéma Départe- mental de T.C. SIVOM de la Région de Salies-du- Salat.  Schéma Départemental T.C. SIVOM du Canton d'AURIGNAC	Dessertes de secteurs ruraux.  Desserte de secteurs ruraux.
Cantons de DAMPIERRE S/SALON et FRESNE ST MAMES (Haute-Saône)	Septembre 1979	Association du Pays DAMPIERROIS et FRESNOIS (dans cadre contrat de pays)	Desserte de secteurs ruraux le Mercredi à destination de GRAY - DAMPIERRE - BESANCON.
VIRY (Haute-Savoie)	1er Mai 1979	Commune de VIRY	Desserte de secteurs ruraux, et marché de ST-JULIEN-EN-GENEVOIS.
REMPNAT - NEDDE - EYMOUTIERS ST-JULIEN LE PETIT (Haute-Vienne)	1-5-1981	Syndicat Intercommunal ( Plan Action Régional Monts et Barra- ges)	Desserte de marché

Département - Communes Secteurs desservis	Date création	Autorité organisatrice	Motifs de sa création
Pays de COMMERCY  Canton de GONDRECOURT (Meuse)	Mai 1981  19-12-1977	Contrat de Pays Syndicat de Pays de COMMERCY  Schéma Départemental T.C. SIVOM de GONDRECOURT	Desserte de secteurs ruraux et marchés.  Desserte de secteurs ruraux.
DORRES - BOURG MADAME PORTE - BOURG MADAME ESTAVAR - BOURG MADAME EYNE - LLO - SAILLAGOUSE LLO - ROHET TOUR DE CAROL - PORTE PUYSMORENS ESTAVAR - SAILLAGOUSE ESTAVAR - FONT ROMEU VALCEBOLLERE - OSSEJA (Pyrénées Orientales)	2 Avril 1980	S.D.T.C. Conseil Général par convention avec l'U.D.S.I.S. (Union Départementale des Syndi- cats Intercommunaux Scolaires des Pyrénées Orientales).	Dessertes rurales.

FICHES SIGNALETIQUES  
DES  
CONVENTIONS

---



Département : DOUBS

Service : BESANCON

I DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice :  
Ville de BESANCON.
- 2 - Année de signature du contrat : 1975
- 3 - Partis signataires :
  - Directeur C.T.B.
  - Président du Syndicat des taxis radio.
- 4 - Forme juridique du contrat :  
Contrat à prix forfaitaire.
- 5 - Durée du contrat : 6 mois.

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
Tacite reconduction.

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
Par un prix forfaitaire du Km parcouru, facture présentée chaque mois.
- 2 - Est-il prévu :
  - une réactualisation de la rémunération ?  
par avenant.
  - une révision du mode de rémunération ?
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'usager ?  
l'Autorité Organisatrice.
  - sont-ils prévus dans le contrat ?  
Utilisation des tickets du service urbain.

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Non, mais dans le cahier des charges.

Types de véhicules : Oui

Itinéraires : Oui

Arrêts : Oui

Horaires : Oui

Doublages : Oui

Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

La C.T.B. et ses agents assermentés.

Statistiques à fournir par l'exploitant :

Justificatifs des Km effectués en doublage.

Pénalités :

Résiliation :

- par la C.T.B. avec préavis d'un mois ou sans préavis si décès, faillite, liquidation judiciaire ou non respect du traité. - par l'exploitant avec préavis d'un mois.

Déchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ? Oui.

Si OUI, que définit-il ? - les services : itinéraires, horaires

- les Km parcourus

- les titres de transports utilisables

Autres :

- le matériel roulant.

- Articles sur le dégagement de responsabilité de la C.T.B. en cas d'accident, etc ...

Département : HAUTE-SAVOIE

Service : du S.I.T.U.R.A.

- soirée
- extension des lignes

I - DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice : S.I.T.U.R.A.
- 2 - Année de signature du contrat : 1981
- 3 - Partis signataires :
  - la S.I.B.R.A. pour le compte du S.I.T.U.R.A.
  - groupement des taxiteurs.
- 4 - Forme juridique du contrat :  
Contrat à prix forfaitaire.
- 5 - Durée du contrat : 6 mois.

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
Non.

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
Prix forfaitaire du Km parcouru, sur facture présentée chaque mois
- 2 - Est-il prévu :
  - une réactualisation de la rémunération ?  
Révision annuelle avec indexation sur la moyenne arithmétique d'évolution annuelle du barème : - des frais de V.P. publiés par l'administration fiscale,
  - une révision du mode de rémunération ? - des tarifs Km de taxis,  
Non. - des tarifs d'heure d'arrêt des taxis.
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?  
L'autorité organisatrice - utilisation des titres de transport du service urbain.
  - sont-ils prévus dans le contrat ?  
Dans le cahier des charges.

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

1 - Définition des services dans le contrat : Non.

Dans le cahier des charges.

Types de véhicules : Oui

Itinéraires : Oui

Arrêts : Oui

Horaires : Oui

Doublages : Oui - appel radio à un autre taxi.

Sous-traitance éventuelle : Non mentionné.

2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

La S.I.B.R.A. - agents assermentés.

Statistiques à fournir par l'exploitant :

Justificatifs des Km effectués en doublage.

Pénalités : Non

Résiliation : - par la S.I.B.R.A. avec préavis d'un mois et sans préavis si décès, faillite, liquidation judiciaire, cession de l'exploitation ou non respect des clauses du traité. - par l'exploitant, préavis d'un mois.

Déchéance : Non.

3 - Un cahier des charges est-il annexé ? Oui

Si OUI, que définit-il ?

- services - titres de transport utilisables

- Km parcourus - matériel roulant.

Autres :

Articles sur le dégagement de responsabilité de la S.I.B.R.A. en cas d'accident, etc ...

Département : **ILLE-ET-VILAINE**

Service : **du S.I.T.C.A.R. (Syndicat Intercommunal des Transports  
en Commun de l'Agglomération Rennaise)**

**I - DEFINITION DU CONTRAT :**

- 1 - Autorité organisatrice : S.I.T.C.A.R.
- 2 - Année de signature du contrat : 1981
- 3 - Partis signataires :
  - S.I.T.C.A.R.
  - Le Service de Transport des Handicapés (Association)
  - Le G.I.E. Radio Taxis Rennais.
- 4 - Forme juridique du contrat :  
*Equivalent contrat à prix forfaitaire.*
- 5 - Durée du contrat : 4 mois.

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
*Tacite reconduction trimestrielle.*

**II - LES ASPECTS FINANCIERS**

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
*par le S.T.H. sur présentation des factures par quinzaine avec les tarifs agréés  
par la Préfecture pour les taxis.*
- 2 - Est-il prévu :
  - une réactualisation de la rémunération ?  
*suit la tarification des taxis.*
  - une révision du mode de rémunération ?
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?  
*Le S.T.H. qui leur délivre des tickets.*
  - sont-ils prévus dans le contrat ?

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat : *Oui*

Types de véhicules : ( *Service à la demande*  
( *avec plage horaire précisée.*  
Itinéraires : ( *Nombre de taxis mis en*  
( *place correspond à la*  
Arrêts : ( *demande.*  
(  
Horaires : (   
(   
Doublages : (   
  
Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

Statistiques à fournir par l'exploitant :  
*détail des courses.*

Pénalités :

Résiliation : *Soit par G.I.E. taxis soit par S.I.T.C.A.R. + S.T.H. conjointement*  
*un mois avant la fin du trimestre.*

Déchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ?

*Non.*

Si OUI, que définit-il ?

Autres : *Définition précise des types de services que doit fournir le chauffeur*  
*de taxi à l'handicapé.*

Département : **MAINE-ET-LOIRE**

Service : **SAUMUR**

**I - DEFINITION DU CONTRAT :**

- 1 - Autorité organisatrice : *Ville de SAUMUR*
- 2 - Année de signature du contrat : *1981.*
- 3 - Partis signataires :
  - *S.T.U.S.*
  - *les artisans taxis conjoints et solidaires ... qui désignent néanmoins un mandataire pour les rapports avec la S.T.U.S.*
- 4 - Forme juridique du contrat :  
*Contrat à prix forfaitaire.*
- 5 - Durée du contrat : *4 mois 1/2*

*Existe-t-il une possibilité de reconduction ?*

*Non prévu.*

**II - LES ASPECTS FINANCIERS**

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
*Contrat à prix forfaitaire du Km parcouru , mais les Km facturables sont calculés à partir de la place Bilange en Origine et Destination quelles que soient les courses effectuées*
- 2 - Est-il prévu : *pour une chaîne de déplacements.*
  - *une réactualisation de la rémunération ?*  
*Non, tarif ferme pour les 4 mois 1/2 de l'expérience.*
  - *une révision du mode de rémunération ?*
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?  
*L'autorité organisatrice.*
  - *sont-ils prévus dans le contrat ?*  
*non, simplement le moyen de perception.*

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat : *Oui*

Types de véhicules : *Oui*

Itinéraires : *A la demande mais points de destination désignés.*

Arrêts : *A la demande.*

Horaires : *Plage horaire précisée.*

Doublages : *Oui par appel radio.*

Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

*Non prévu mais la gestion est faite par radio-téléphone géré par le standard de la S.T.U.S.*

Statistiques à fournir par l'exploitant :

Pénalités : *Oui, si un service n'est pas exécuté, pénalité équivalente au coût des services.*

Résiliation : *par la S.T.U.S. avec préavis d'un jour si non exécution des services et un mois pour autres raisons par les taxis, préavis d'un mois co-signé des 7 artisans.*

Déchéance :

*Oui si fraude ou malversation.*

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ? *Non*

Si OUI, que définit-il ?

Autres :

- *Équipement des taxis en radio-téléphone*
- *Dégagement de la responsabilité de la S.T.U.S.*

Département : **CREUSE**

Service : **VASSIVIERE**

n° 4

**I - DEFINITION DU CONTRAT :**

- 1 - **Autorité organisatrice :**  
*SIMIVA (Syndicat Interdépartemental Mixte de Vassivière)*
- 2 - **Année de signature du contrat :** 1980
- 3 - **Partis signataires :**
  - *SIMIVA*
  - *Exploitant*
- 4 - **Forme juridique du contrat :**  
*Convention du type prix forfaitaire. Services inscrits au Plan Départemental de Transports au nom du SIMIVA.*
- 5 - **Durée du contrat :** 8 mois

**Existe-t-il une possibilité de reconduction ?**  
*Non mentionnée, mais l'essai a été reconduit*

**II - LES ASPECTS FINANCIERS**

- 1 - **Mode de rémunération de l'exploitant :**
  - *l'exploitant supporte toutes les charges - le SIMIVA garantit une rémunération en fonction des Km parcourus (y/c H.L.P.) + un tarif pour une heure d'attente.*
- 2 - **Est-il prévu :**
  - **une réactualisation de la rémunération ?**  
*Oui réactualisation en fonction des taux d'augmentation fixés par arrêté préfectoral.*
  - **une révision du mode de rémunération ?**  
*Non.*
- 3 - **Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?**  
*L'autorité organisatrice.*
  - **sont-ils prévus dans le contrat ?**  
*Oui, gratuité.*

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

1 - Définition des services dans le contrat : Non (dans les annexes)

Types de véhicules : Spécifié en annexe : 504

Itinéraires : Oui, + définition de la desserte des hameaux à la demande

Arrêts :

Horaires : Oui

Doublages : à mettre en place par l'exploitant

Sous-traitance éventuelle : avec accord du SIMIVA

2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

Direction Régionale de l'Équipement et Direction Départementale de l'Équipement pour

Statistiques à fournir par l'exploitant : le compte du SIMIVA

Comptages montées et descentes par service adressés chaque mois au SIMIVA

Pénalités :

Oui, si non ou mauvaise exécution du service : 50 % du prix moyen journalier.

Résiliation :

Oui, par le SIMIVA si interruption de service ou défaut d'entretien du matériel.

- par mutuel accord.

Déchéance : Oui - si règlement judiciaire

- si cède à un tiers sans prévenir le SIMIVA

3 - Un cahier des charges est-il annexé ?

Si OUI, que définit-il ?

Non, mais des annexes techniques pour chaque circuit.

Autres :

Département : LOIR et CHER

Service : Commune de SARGE-S/BRAYE  
vers marché de MONDOUBLEAU

n° 8

I - DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice :  
Commune de SARGE-SUR-BRAYE
- 2 - Année de signature du contrat : 1980
- 3 - Partis signataires :
  - le maire de SARGE S/BRAYE
  - l'exploitant : SARL CHAUVELIER-LAUNAY
- 4 - Forme juridique du contrat :  
Contrat à prix forfaitaire
- 5 - Durée du contrat :  
Essai de 6 mois  
Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
Non mentionnée

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
Prix forfaitaire d'une course entre SARGE-S/BRAYE et MONDOUBLEAU : 25 F
- 2 - Est-il prévu :
  - une réactualisation de la rémunération ?  
non
  - une révision du mode de rémunération ?  
non
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?  
L'autorité organisatrice dans le contrat
  - sont-ils prévus dans le contrat ?  
Oui.

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Types de véhicules : *Oui, 4 places*

Itinéraires : *fixé*

Arrêts : *Non*

Horaires : *seront fixés d'un commun accord entre exploitant et municipalité.*

Doublages : *non prévu.*

Sous-traitance éventuelle :  
*non mentionnée*

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

Statistiques à fournir par l'exploitant :  
*Non, mais montant des recettes déduit des acomptes*

Pénalités :

Résiliation :  
*pour les deux parties avec un préavis de 15 jours.*

Déchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ?

*Non.*

*Si OUI, que définit-il ?*

Autres :

Département : **MAYENNE**

Service : **VILLAINES LA JUHEL - BAIS - EVRON**  
**Secteur de ST-AIGNAN-SUR-ROCHE**  
**Deux conventions identiques**

n° 11 et 12

**I - DEFINITION DU CONTRAT :**

**1 - Autorité organisatrice :**

*Département de la Mayenne.*

**2 - Année de signature du contrat : 1981**

**3 - Partis signataires :**

- le Préfet au nom du département
- l'exploitant.

**4 - Forme juridique du contrat :**

*Contrat à prix forfaitaire.*

**5 - Durée du contrat : du 30 Octobre 1981 au 30 Juin 1982.**

**Existe-t-il une possibilité de reconduction ?**

*Une nouvelle convention sera signée avec une association composée de divers exploitants assurant le même type de services dans le département et qu'il convient de créer.*

**II - LES ASPECTS FINANCIERS**

**1 - Mode de rémunération de l'exploitant :**

*Prix Km calculé en additionnant les distances forfaitaires entre communes de l'itinéraire + H.L.P. vers 1ère commune. Pas de prise en charge. Le département verse*

**2 - Est-il prévu : à l'exploitant, à la fin de chaque mois, la différence entre la recette**

- une réactualisation de la rémunération ? *et le prix.*
- Oui en fonction des augmentations de tarifs fixées par arrêté préfectoral.*

- une révision du mode de rémunération ?

**3 - Qui fixe les tarifs pour l'usager ?**

*Grille tarifaire (en annexe) fixée par l'autorité organisatrice.*

- sont-ils prévus dans le contrat ?

*Oui en annexe.*

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Types de véhicules : *non fixé*

Itinéraires : *déterminé par l'exploitant en fonction des demandes faites au bureau de poste la veille avant 17 h.*

Arrêts :

Horaires : *Service à la demande.*

Doublages :

Sous-traitance éventuelle : *Oui si capacité insuffisante.*

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

*La Direction Départementale de l'Équipement en tant que représentant du Préfet.*

Statistiques à fournir par l'exploitant :

Pénalités : *Oui*

Résiliation : *Oui à l'initiative de l'autorité organisatrice avec préavis de 15 jours si faute ou 2 mois si non.*

Dchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ? *Oui*

Si OUI, que définit-il ?

- *une annexe*
- *plages horaires de desserte*
- *communes concernées*
- *distances tarifaires*
- *tarifs*
- *conditions de fonctionnement*

Autres :

Département : MEURTHE-ET - MOSELLE

Service : Tous les contrats sont identiques

N° 13 à 19

I - DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice :  
Département de Meurthe et Moselle
- 2 - Année de signature du contrat : 1979 - 1980 et 1981
- 3 - Partis signataires :
  - département de Meurthe et Moselle représenté par le Préfet
  - le Comité de Gestion de Taxibus représenté par son Président
  - l'exploitant taxibus.
- 4 - Forme juridique du contrat :  
Equivalent à une garantie de recette.
- 5 - Durée du contrat : 6 mois.

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
Oui par tacite reconduction.

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :
  - tarif prévu équivalent au coût du service.
  - les tarifs réduits : la réduction prise en charge par l'Autorité Organisatrice
- 2 - Est-il prévu :
  - une réactualisation de la rémunération ?  
Oui par accord entre les deux parties avec 1 intervalle de 6 mois.
  - une révision du mode de rémunération ?  
Non.
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?  
C'est l'autorité organisatrice.
  - sont-ils prévus dans le contrat ?  
grille de tarif par couple de destination prévu en annexe.

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Types de véhicules : *Oui défini dans le contrat : V.P.*

Itinéraires : *Communes de destination.*

Arrêts : ( *Système à la demande faite*  
( *au siège de l'exploitant*

Horaires : ( *Taxibus de 8 h à 19 h.*

Doublages :

Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

Statistiques à fournir par l'exploitant :

*Chaque mois : nombre de Km et liste de tous les trajets présentation du document où sont enregistrées les demandes de transport.*

Pénalités :

Résiliation : *Oui par Comité de Gestion si fraude et non exécution du service, par l'exploitant : préavis d'un mois.*

Déchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ? *Oui.*

Si OUI, que définit-il ?

- *1 annexe*
- *communes à desservir*
- *+ jours de fonctionnement*
- *grille tarifaire.*

Autres :

Département : ORNE

Service : DOMFRONT - FLERS-DE-L'ORNE

n° 20

I - DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice :  
*Département de l'Orne*
- 2 - Année de signature du contrat : *Septembre 1981*
- 3 - Partis signataires :
  - *Préfet de l'Orne*
  - *L'exploitant : Monsieur LE MONNIER*
- 4 - Forme juridique du contrat :  
*Gestion à prix forfaitaire.*
- 5 - Durée du contrat : *1 an*

*Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
Renouvelable par tacite reconduction.*

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
*L'exploitant supporte tous les frais d'exploitation, rémunération forfaitaire journalière garantie par l'autorité organisatrice.*
- 2 - Est-il prévu :
  - *une réactualisation de la rémunération ?  
Oui en fonction de l'augmentation des tarifs appliqués aux taxis.*
  - *une révision du mode de rémunération ?*
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?  
*L'autorité organisatrice.*
  - *sont-ils prévus dans le contrat ?  
Oui et modifiés par la seule autorité organisatrice.*

### III - LPS ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Types de véhicules : Peugeot 504 avec indication service départemental de taxis collectifs Domfront -Flers de l'Orne

Itinéraires :

Arrêts :

Horaires : Oui, précisés car assurent la correspondance avec la S.N.C.F.

Doublages :

Sous-traitance éventuelle : Oui, mais l'exploitant reste responsable.

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

Statistiques à fournir par l'exploitant :

Obligation de fournir le nombre de voyageurs par trajet + état des services non effectués.

Pénalités :

Résiliation : Oui, unilatéralement par l'autorité organisatrice avec préavis de trois mois ou si cession d'activité, règlement judiciaire ou cession du contrat sans autorisation préavis de 8 jours, rien de prévu pour l'exploitant.

Déchéance :

Oui : si fraude, transgression au contrat.

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ?

Si OUI, que définit-il ?

Non, il est inclus dans le contrat.

Autres :

Département : ORNE

Service : Commune de CETON

N° 21

I - DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice : Commune de CETON
- 2 - Année de signature du contrat : 1ère convention : 1953  
2ème convention : 1977 encore valable.
- 3 - Partis signataires :
  - Maire de CETON
  - L'exploitant.
- 4 - Forme juridique du contrat :  
Contrat à prix forfaitaire.
- 5 - Durée du contrat : 1 an

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
Renouvelable par tacite reconduction.

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
Subvention forfaitaire annuelle avec acompte  
à chaque trimestre.
- 2 - Est-il prévu :
  - une réactualisation de la rémunération ?
  
  - une révision du mode de rémunération ?
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?  
Prévus dans cahier des charges : tarification de l'arrêté interministériel du 1er Août  
1950.
  - sont-ils prévus dans le contrat ?

### III - LFS ASPECTS TECHNIQUES

1 - Définition des services dans le contrat : *précisé dans le cahier des charges.*

Types de véhicules : *non précisé.*

Itinéraires : *fixés.*

Arrêts : ( *Peut ne pas faire le circuit sur NOGENT LE ROTROU si aucun voyageur à CETON*).

Horaires :

Doublages :

Sous-traitance éventuelle :

2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ? *Direction Départementale de l'Equipement (cahier des charges)*

Statistiques à fournir par l'exploitant :  
Comptabilité de l'exploitant (cahier des charges).

Pénalités : *Oui, si suppression des voyages ou retards, etc ...*

Résiliation : *Possible, au gré de chaque parti avec préavis de trois mois.*

Déchéance :

3 - Un cahier des charges est-il annexé ? *Oui*

Si OUI, que définit-il ? *Il fixe :*

- les circuits
- les horaires
- résiliation par l'autorité organisatrice si non exécution du service

Autres :

- contrôle
- comptabilité.

Département : ORNE

Service : BRIOUZE - LA FORET d'AUVRAY

n° 22

I DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice : Syndicat Intercommunal (7 communes)
- 2 - Année de signature du contrat : 1ère convention : 1953  
2ème convention : 1963 encore valable
- 3 - Partis signataires :
  - Président du Syndicat
  - Exploitant.
- 4 - Forme juridique du contrat :  
Contrat à prix forfaitaire.
- 5 - Durée du contrat : 1 an.

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
Tacite reconduction.

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
Prix annuel forfaitaire.
- 2 - Est-il prévu :
  - une réactualisation de la rémunération ? Non
  
  - une révision du mode de rémunération ? Non
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'usager ?  
Tarifs officiels - taxis (cahier des charges)
  - sont-ils prévus dans le contrat ?  
Cahier des charges.

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat : *Cahier des charges.*

Types de véhicules : *Doit être conforme*

Itinéraires : *Oui Cahier des charges.*

Arrêts :

Horaires : *Non précisés.*

Doublages : *Oui si affluence.*

Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ? *Direction Départementale de l'Equipement.*

Statistiques à fournir par l'exploitant :  
*Comptabilité de l'exploitant.*

Pénalités : *Oui pour non exécution de service.*

Résiliation : *Oui par l'autorité organisatrice, si non exécution des services, etc ...*

Déchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ?

Si OUI, que définit-il ?

Autres :

Département : **ORNE**

Service : **Commune de LA CHAPELLE SOUEF**

n° 23 + 23 bis

**I - DEFINITION DU CONTRAT :**

1 - **Autorité organisatrice :**

*Commune de LA CHAPELLE SOUEF*

2 - **Année de signature du contrat :**

*1953 - 1965 - 1967.*

3 - **Partis signataires :**

- *Maire*
- *Exploitant*

4 - **Forme juridique du contrat :**

*Contrat à prix forfaitaire.*

5 - **Durée du contrat :** *1 an.*

**Existe-t-il une possibilité de reconduction ?**

*Oui tacite reconduction.*

**II - LES ASPECTS FINANCIERS**

1 - **Mode de rémunération de l'exploitant :**

*Prix forfaitaire annuel.*

2 - **Est-il prévu :**

- **une réactualisation de la rémunération ?**  
*Peut être augmentée par délibération spéciale du Conseil Municipal.*
- **une révision du mode de rémunération ?**

3 - **Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?**

**- sont-ils prévus dans le contrat ?**

*Tarifs officiels (cahier des charges).*

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat : *Cahier des charges.*

Types de véhicules : *Doit être conforme.*

Itinéraires : *Oui.*

Arrêts :

Horaires : *Oui*

Doublages :

Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ? *Direction Départementale de l'Équipement.*

Statistiques à fournir par l'exploitant :

*Comptabilité de l'exploitant.*

Pénalités : *Oui, dans contrat, pour non exécution de service, etc ...*

Résiliation : *Oui, pour non exécution du service.*

Déchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ? *Oui.*

Si OUI, que définit-il ?

Autres :

I - DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice : Commune de COURZIEU
- 2 - Année de signature du contrat : 1980
- 3 - Partis signataires :
  - Commune de COURZIEU
  - Exploitant
- 4 - Forme juridique du contrat :  
Equivalent à contrat à prix forfaitaire.
- 5 - Durée du contrat : 6 mois.

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
Tacite reconduction.

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
Rémunération forfaitaire de 80 F par service.
- 2 - Est-il prévu :
  - une réactualisation de la rémunération ?  
Non pas dans le contrat.
  - une révision du mode de rémunération ?
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?
  - sont-ils prévus dans le contrat ?  
Non prévus dans le contrat mais c'est la commune.



Département : SAVOIE

Service : SIVOM des BAUGES

n° 25

I DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice :  
SIVOM des BAUGES
- 2 - Année de signature du contrat : 1979
- 3 - Partis signataires :
  - Président du SIVOM
  - Exploitant
- 4 - Forme juridique du contrat :  
Contrat à prix forfaitaire
- 5 - Durée du contrat : 1 an

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
Tacite reconduction.

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
Prix forfaitaire (différent par rapport aux recettes)
- 2 - Est-il prévu :
  - une réactualisation de la rémunération ?  
varie avec le prix des transports interurbains
  - une révision du mode de rémunération ?
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'usager ?  
L'autorité organisatrice
  - sont-ils prévus dans le contrat ?  
Oui

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Types de véhicules : *Taxi 4 places*

Itinéraires : )

Arrêts : )

Horaires : )

) *Variables suivant les demandes*

Doublages :

Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

Statistiques à fournir par l'exploitant :

*Double des billets transmis au SIVOM*

Pénalités :

Résiliation :

Déchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ?

Si OUI, que définit-il ?

Autres :

Département : **VOSGES**

Service : **de CHARMES**

n° 26

**I - DEFINITION DU CONTRAT :**

1 - Autorité organisatrice : *Commune de Charmes*

2 - Année de signature du contrat : *1980*

3 - Partis signataires :

- *maire de Charmes*
- *l'exploitant*

4 - Forme juridique du contrat :

*Risques et périls (avec compensation)*

5 - Durée du contrat : *6 mois*

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?

*Tacite reconduction.*

**II - LES ASPECTS FINANCIERS**

1 - Mode de rémunération de l'exploitant :

*Par le prix de course (dont le montant fixé par la collectivité est censé couvrir ses frais)  
Les tarifs réduits lui sont compensés, pas de prise en charge.*

2 - Est-il prévu :

- *une réactualisation de la rémunération ?*

*Oui des tarifs, par accord entre les parties sans pouvoir excéder les tarifs préfectoraux,  
nécessité d'un avenant.*

- *une révision du mode de rémunération ?*

*Non*

3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?

*La collectivité locale.*

- *sont-ils prévus dans le contrat ?*

*Oui.*

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Types de véhicules : *Oui V.L. 7 places 504 Peugeot*

Itinéraires : *Destination Charmes,  
mais ramassage de*

Arrêts : *20 communes en  
fonction des appels.*

Horaires : *Plage horaire fixe 8 h 30 - 19 h*

Doublages : *Non. Pourra être envisagé par l'autorité organisatrice sans pour autant  
être donné systématiquement à l'exploitant.*

Sous-traitance éventuelle :  
*Non prévue.*

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

*Commune de Charmes et Direction Départementale de l'Equipement*

Statistiques à fournir par l'exploitant :

- *Nombre de Km parcourus par mois*

- *Liste des trajets - Document où sont enregistrées les demande de Transport*

Pénalités :

*Non.*

Résiliation :

- *Commune : si fraude ou non exécution des services*

- *par l'exploitant : préavis d'un mois.*

Déchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ?

Si OUI, que définit-il ?

Autres : *Compatibilité avec le service taxi classique en dehors des plages fixées  
ou pendant s'il n'y a pas un appel.*

Département : HAUTE-SAONE

Service : DAMPIERRE

n° 29

I - DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice :  
*Association du Pays Dampierrois et Fresnois*
- 2 - Année de signature du contrat : 1979
- 3 - Partis signataires :
  - *Président de l'Association (Conseil Général du Canton)*
  - *L'Exploitant.*
- 4 - Forme juridique du contrat :  
*Contrat à prix forfaitaire.*
- 5 - Durée du contrat : 6 mois

Existe-t-il une possibilité de reconduction ?  
*Tacite reconduction.*

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
*Prix forfaitaire correspond au prix des tarifs de voiture de petite remise (ne reçoit que la différence avec les recettes) + indemnité pour heure d'attente si va à Besançon.*
- 2 - Est-il prévu :
  - *une réactualisation de la rémunération ?*  
*Evolue avec tarif petite remise.*
  - *une révision du mode de rémunération ?*
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'usager ?  
*L'autorité organisatrice.*
  - *sont-ils prévus dans le contrat ?*  
*précisés en annexe.*

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Types de véhicules : Précisé

Itinéraires : ( Fonctionne à la demande, liste des communes  
( concernées

Arrêts : (

Horaires : Plage horaire définie tous les jours sauf Me.

Doublages :

Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ?

Statistiques à fournir par l'exploitant :

- carnets à souche - liste de trajets effectués )  
- Nombre de Km parcourus ) chaque mois  
Pénalités :

Résiliation : Oui

- par l'autorité organisatrice si fraude ou non exécution des services  
- par l'exploitant préavis d'un mois

Dchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ? Oui

Si OUI, que définit-il ?

- liste des communes - zones tarifaires - tarifs - itinéraires.

Autres :

Département : MEUSE

Service : Pays de COMMERCY

n° 32

I DEFINITION DU CONTRAT :

- 1 - Autorité organisatrice :  
*Syndicat du Pays de Commercy*
- 2 - Année de signature du contrat :  
*non encore signé (mais démarrage Mai 1981)*
- 3 - Partis signataires :
  - *Président du Syndicat du Pays de Commercy*
  - *L'Exploitant.*
- 4 - Forme juridique du contrat :  
*Risques et périls (mais équivalent contrat à prix forfaitaire)*
- 5 - Durée du contrat : 6 mois  
  
*Existe-t-il une possibilité de reconduction ?*

II - LES ASPECTS FINANCIERS

- 1 - Mode de rémunération de l'exploitant :  
*Les recettes proviennent de l'application du tarif calculé par l'autorité organisatrice.*
- 2 - Est-il prévu :
  - *une réactualisation de la rémunération ?*  
*L'autorité organisatrice peut modifier le tarif voyageur qui génère la recette.*
  - *une révision du mode de rémunération ?*
- 3 - Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?  
*L'autorité organisatrice*
  - *sont-ils prévus dans le contrat ?*  
*Oui en annexe.*

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

1 - Définition des services dans le contrat : *Non, en annexe.*

Types de véhicules : *V.L. 8 places*

Itinéraires : ) à la demande à Commercy

Arrêts : )

Horaires : ) *Heure d'arrivée à Commercy*

Doublages :

Sous-traitance éventuelle :

2 - Contrôle de l'exploitation :

*En annexe*

*Qui assure le contrôle ?*

*L'autorité organisatrice.*

*Statistiques à fournir par l'exploitant :*

*1 fiche contrôle est prévue avec date, Km, nombre d'usagers, recette, etc ...*

*Pénalités :*

*Résiliation :*

*par l'autorité organisatrice si fraude, interruption de service, incapacité ou mauvais état du matériel, par l'exploitant avec préavis d'un mois.*

*Déchéance :*

3 - Un cahier des charges est-il annexé ? *Non*

*Si OUI, que définit-il ?*

*Mais en annexe figure la consistance des services.*

*Autres :*

*Prévue en cas de contestation une procédure de conciliation sous l'égide du Préfet de la Meuse.*

Département : **MEUSES**

Service : **Canton de GONDRECOURT**

n° 33

**I - DEFINITION DU CONTRAT :**

1 - Autorité organisatrice : **SIVOM de GONDRECOURT**

2 - Année de signature du contrat : **1977**

3 - Partis signataires :

- *Président du SIVOM*
- *Exploitant*

4 - **Forme juridique du contrat :**

*Risques et périls (mais équivalent à un contrat à prix forfaitaire)*

5 - **Durée du contrat : 2 mois**

**Existe-t-il une possibilité de reconduction ?**

*Tacite reconduction*

**II - LES ASPECTS FINANCIERS**

1 - **Mode de rémunération de l'exploitant :**

*La recette provient de l'application du tarif (sans prise en charge) calculé par l'autorité organisatrice. Les tarifs réduits sont compensés par l'autorité organisatrice.*

2 - **Est-il prévu :**

- **une réactualisation de la rémunération ?**

*Oui, une augmentation du tarif peut être demandée par l'exploitant à l'autorité organisatrice tous les deux mois.*

- **une révision du mode de rémunération ?**

3 - **Qui fixe les tarifs pour l'utilisateur ?**

*L'autorité organisatrice*

- **sont-ils prévus dans le contrat ?**

*Oui, en annexe.*

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Types de véhicules : Oui, V.L. 5 places

Itinéraires : Points de destination

Arrêts : Liste des communes pouvant faire un appel donné en annexe.

Horaires : Oui plage horaire

Doublages : Non, mais un système de priorités est prévu.

Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ? SIVOM

Statistiques à fournir par l'exploitant :

- Nombre de Km parcourus

- Liste exacte des trajets

Pénalités :

Résiliation : par l'autorité organisatrice en cas de fraude ou de non exécution

Déchéance :

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ?

Si OUI, que définit-il ?

Non, une annexe donnant les communes à desservir, les horaires et la tarification.

Autres : Possibilité de faire des services de voitures de petite remise :

- en dehors des heures de permanence
- durant les places horaires si pas de demande
- priorité au service d'ambulance.

Département : **PYRENEES ORIENTALES**

Service : **Convention identique pour tous les services**

n° 34 à 43

**I - DEFINITION DU CONTRAT :**

- 1 - **Autorité organisatrice :**  
*Le département qui délègue l'organisation à l'U.D.S.I.S. : Union Départementale des Syndicats Intercommunaux Scolaires des Pyrénées Orientales.*
- 2 - **Année de signature du contrat :** *Variable*
- 3 - **Partis signataires :**
  - *Président de l'U.D.S.I.S.*
  - *L'exploitant*
- 4 - **Forme juridique du contrat :**  
*Gestion à prix forfaitaire*
- 5 - **Durée du contrat :**  
  
*Existe-t-il une possibilité de reconduction ?*  
*Tacite reconduction pour 1 an.*

**II - LES ASPECTS FINANCIERS**

- 1 - **Mode de rémunération de l'exploitant :** *L'exploitant encaisse les recettes et reçoit une subvention complémentaire jusqu'à atteindre le prix forfaitaire du Km parcouru (une fois par trimestre). Un solde positif reste acquis à l'exploitant à titre d'acompte*
- 2 - **Est-il prévu :** *sur un éventuel déficit des périodes suivantes.*
  - *une réactualisation de la rémunération ?*  
*Variations du tarif en fonction de celles du tarif taxi scolaire U.D.S.I.S. fixé par le Préfet.*
  - *une révision du mode de rémunération ?*
- 3 - **Qui fixe les tarifs pour l'usager ?**
  - *sont-ils prévus dans le contrat ?*

### III - LES ASPECTS TECHNIQUES

#### 1 - Définition des services dans le contrat :

Types de véhicules : ( (

Itinéraires : ( défini dans le cahier des charges

Arrêts : ( (

Horaires : ( (

Doublages :

Sous-traitance éventuelle :

#### 2 - Contrôle de l'exploitation :

Qui assure le contrôle ? V.U.D.S.I.S.

Statistiques à fournir par l'exploitant :

par trimestre : - montant des recettes

- comptabilité de la période

Pénalités : - les dépenses d'exploitation, d'entretien, d'amortissement.

Résiliation : Par l'autorité organisatrice peut résilier si l'exploitant : dissolution de société, règlement judiciaire, ou cède l'exploitation du contrat sans autorisation de l'autorité organisatrice.

Déchéance :

Si fraude, inobservation grave ou répétée des clauses du contrat - incapacité, négligence.

#### 3 - Un cahier des charges est-il annexé ? Oui

Si OUI, que définit-il ?

La consistance des services, horaires, etc ...

Autres :

Précise que les services sont inscrits au plan de transport au nom du département des Pyrénées Orientales.