

CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 29 Janvier 2010

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Commission n° 7 - Finances

DIRECTION DES TRANSPORTS

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 3/08

OBJET : Lignes conventionnées : Réseau de transport Goëlys – Projet de convention dans le cadre de la conclusion des contrats de « type 2 ».

- Cantons : Dammartin-en-Goële, Mitry-Mory, Meaux-nord.

RÉSUMÉ : Ce rapport présente à l'Assemblée un projet de convention partenariale de 7 années entre le Département, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), le Syndicat mixte de la Goële et Les Courriers de l'Ile-de-France, relative à l'organisation et au financement du réseau de transport Goëlys dans le cadre de la conclusion des contrats de « type 2 ». La participation financière du Département serait forfaitaire et actualisable. Elle serait fixée à 293 000 € pour l'année 2010.

Le projet qui vous est présenté dans ce rapport relève du programme « Transports Publics ».

1. Présentation des contrats de type 2 et conventions partenariales

Comme je vous en informais en juin dernier, la mise en application progressive des directives européennes relatives aux obligations de service public va imposer de substituer au système actuel de rémunération des transporteurs basé sur la fréquentation de leur ligne, un système, plus classique, d'achat d'offre et de prescription d'un niveau de qualité de service par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Cela va se traduire, au plus tard en 2011, par la généralisation des contrats de « type 2 » définissant l'offre, les infrastructures et investissements nécessaires pour sa réalisation et la qualité de

service attendue, en contrepartie desquels les transporteurs seront rémunérés. Dans un second temps, à partir de 2017, la mise en concurrence des transporteurs devrait être généralisée à travers, sans doute, de futures Délégations de Service Public.

La nouvelle architecture conventionnelle conçue par le STIF comprend 2 éléments distincts qui ont pour vocation, dans le respect de la réglementation en vigueur, de préciser le rôle de chaque partenaire sur le périmètre d'un bassin de transport.

- Un contrat STIF / transporteur assurant :
 - une seule et unique économie contractuelle par réseau,
 - contractualisation, dans un premier temps, à niveau d'offre constant et à iso-budget,
 - transparence sur l'économie du réseau à travers un plan de développement défini pour les sept ans du contrat,
 - renforcement des exigences en terme de qualité de service.

- Une convention partenariale entre le STIF, une ou plusieurs collectivités et le transporteur déterminant :
 - le niveau de participation financière réciproque,
 - les règles du jeu en matière d'évolution de l'offre (intervention et financement),
 - le rôle des collectivités dans la gestion du réseau (suivi de la qualité de service, relation avec les voyageurs, interface avec les dispositifs et les investissements locaux en faveur des transports en commun).

La mise en œuvre de ces nouvelles dispositions rendra l'ensemble des conventions conclues entre le Département, les EPCI et les transporteurs caduques.

Au stade actuel, le STIF a engagé l'élaboration d'une vingtaine de contrats « pilotes » dont trois relèvent de réseaux conventionnés avec le Département (réseau Goëlys, réseau Apolo 7 de l'agglomération Chelloise et réseau Sénart bus).

Lors de son Conseil en date du 9 décembre 2009, le STIF a voté les 11 premiers contrats et conventions partenariales pour lesquels les négociations ont abouties dont ceux concernant le réseau Goëlys.

2. Position du Conseil général

Ce nouveau dispositif juridique nécessite la révision de la politique départementale en matière de transport qui se traduit notamment par une participation financière apportée à 17 réseaux de transport intercommunaux et 12 lignes Seine-et-Marne Express.

Il me semble donc aujourd'hui opportun de nous interroger sur la légitimité de l'intervention départementale. En premier approche, celle-ci me semble être pleinement fondée et lisible concernant les lignes Seine-et-Marne Express qui relient les principaux pôles du Département

en empruntant des axes structurants. Elle correspond d'ailleurs, à la politique menée par les Départements de province, compétents en matière de transport interurbain.

En revanche, si l'aide apportée aux 17 réseaux locaux est bien entendue essentielle pour nos collectivités partenaires et pour le maintien de l'offre de transport dans ces secteurs, elle est clairement beaucoup moins lisible et porteuse de sens pour l'institution départementale avec la disparition des partenariats locaux qui étaient fondés jusqu'à maintenant sur la notion de déficit résiduel des réseaux.

Aussi, je souhaite lancer une réflexion en partenariat avec le STIF afin que ce dernier étudie les possibilités de :

- compenser la participation du Département aux 17 réseaux de transport afin que celui-ci se désengage du dispositif sans aucune conséquence financière ou en matière d'offre pour les collectivités locales concernées,
- confier au Département davantage de responsabilités pour la gestion et le financement de l'offre et des infrastructures connexes aux lignes Seine-et-Marne Express.

Ainsi, dans une telle hypothèse, le Département pourrait-il réinvestir les sommes actuellement consacrées aux réseaux locaux à cette politique centrée sur les liaisons structurantes actuelles ou à créer.

Cette modification éventuelle de la politique départementale ne peut toutefois intervenir avant 2011, date à laquelle les lignes Seine-et-Marne Express devront également se conformer au nouveau dispositif juridique décrit plus haut et où une (ou des) convention(s) pourra(ont) être conclue(s) entre le STIF et le Département.

Aussi, dans cette attente, je vous propose de pérenniser la politique d'aide aux réseaux locaux et de conclure au cours de l'année 2010, l'ensemble des conventions partenariales relatives aux réseaux aidés, sur la base d'un maintien du montant de la participation actuelle. Les dispositions de ces conventions permettent bien entendu au Département de les résilier le cas échéant si une nouvelle orientation était prise par notre Assemblée.

3. Le réseau Goëlys

Ce réseau est conventionné depuis 2004 avec le Département, le Syndicat mixte de la Goële et la société Les Courriers d'Île-de-France (CIF). Il a pour vocation de desservir les communes de ce territoire vers la plate-forme aéroportuaire de Roissy, les principales gares du secteur ainsi que les établissements scolaires.

Il a été restructuré courant 2006 afin de mieux prendre en compte les besoins de la population. Une nouvelle convention tripartite entre le Département, le Syndicat mixte de la Goële et les Courriers d'Île-de-France a été signée le 12 novembre 2007. La convention actuelle deviendra caduque à compter de la date de prise d'effet de la convention partenariale associant le STIF, le Syndicat mixte de la Goële, le Département et les CIF.

L'offre de transport dite de référence fixée par le contrat de type 2 du réseau Goëlys, a été définie suite aux négociations entre le STIF et les Courriers d'Île-de-France, sur la base de l'offre

actuelle. Les unités d'œuvre du réseau ont été déterminées pour chaque année d'exploitation. Concernant l'année 2010, le réseau fonctionnera au moyen de 77,29 conducteurs, 60 véhicules qui effectueront annuellement 2 870 777 kilomètres.

Le coût total du service est estimé à 9 849 020 €.

La contribution totale du STIF au réseau Goëlys s'élève à 7 760 000 € pour l'année 2010. Les contributions du Syndicat mixte de la Goële et du Département sont forfaitaires et actualisables et s'élèvent à 648 000 € pour le Syndicat mixte de la Goële et 293 000 € pour le Département pour l'année 2010.

Ces financements sont définis dans le cadre de la convention partenariale dont les principaux axes sont les suivants :

- instauration d'un comité de suivi qui regroupe les signataires de la convention. Ce comité a pour fonction de traiter l'ensemble des aspects de la vie du réseau (exécution et évolution de l'offre, qualité de service, financement, communication...),
- décision et instruction par les collectivités des modifications temporaires et des modifications pérennes sans incidence financière. Les modifications pérennes avec incidence financière devront faire l'objet d'un avenant conclu après accord de l'ensemble des parties et seront instruites par le STIF,
- information des collectivités par l'entreprise de l'exécution de l'offre et de la qualité du service,
- définition et mise en œuvre d'une politique commune de communication.

D'ores et déjà, une étude menée par le Syndicat mixte, en partenariat avec l'exploitant est actuellement en cours afin d'apporter des adaptations d'offre au réseau.

Aussi, je vous propose de conclure à titre expérimental la première convention partenariale relative au réseau de transport Goëlys d'une durée de 7 années.

La participation départementale serait forfaitaire et actualisable. Elle s'élèverait à 293 000 € pour le premier exercice exploitation.

Je vous remercie de bien vouloir vous prononcer sur cette proposition et si elle recueille votre accord, de m'autoriser à signer, au nom du Département, le projet de convention joint en annexe à la présente délibération.

Le Président du Conseil général,

Vincent ÉBLÉ

Dossier n° 3/08 des rapports soumis à la commission
n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Rapporteurs : MME PELABERE
Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

M. MOUTON
Commission n° 7 - Finances

Séance du 29 Janvier 2010

OBJET : Lignes conventionnées : Réseau de transport Goëlys – Projet de convention dans le cadre de la conclusion des contrats de « type 2 ».

LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,

Vu le rapport du Président du Conseil général,

Vu l'avis de la Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie,

Vu l'avis de la Commission n° 7 – Finances,

DECIDE

Article 1 : d'approuver le projet de convention partenariale d'une durée de 7 années entre le Département, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), le Syndicat mixte de la Goële et la société Les Courriers de l'Ile-de-France relative au réseau de transport « GOËLYS », joint en annexe à la présente délibération.

Article 2 : d'autoriser le Président du Conseil général à le signer au nom du Département.

Article 3 : d'autoriser le Président à engager une étude avec le STIF visant à examiner l'opportunité, la faisabilité et les modalités d'un transfert éventuel de la participation départementale aux 17 réseaux de transport intercommunaux sur les lignes Seine-et-Marne Express, sans conséquence pour ces réseaux.

LE PRESIDENT,

V. ÉBLÉ

CONVENTION PARTENARIALE (STIF / SYNDICAT MIXTE DE LA GOELE / CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE / ENTREPRISE DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 POUR LE RESEAU GOELYS

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par **Sophie Mougard** en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Syndicat Mixte de la Goële - Etablissement public de coopération intercommunale - dont le siège est situé 7 rue Georges Pompidou - ZA des vingt Arpents, 77 990 Le Mesnil-Amelot, représentée par **Daniel HAQUIN**, Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé « le Syndicat »

ET

*Le Conseil Général de Seine et Marne, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département, 77010 Melun Cédex, représentée par son Président **Vincent EBLE**, autorisé à signer la présente par délibération en date du 29 janvier 2010.*

Ci après dénommé « le Département »

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

d'une seconde part,

Les Courriers de l'Ile de France (CIF) - Groupe Keolis, dont le siège social est situé 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, Société par Actions Simplifiées au capital de 343 696 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro B 562 091 132, représentée par son Directeur, Monsieur Claude FRASNAY.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « *des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés* ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional rédigé par le STIF (annexe A-2 du contrat de type II) répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats entre le STIF et la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type I** » – d’une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l’ensemble des lignes qu’elle exploite et constituant un contrat de transition, d’une part, en ce qu’il s’inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d’autre part, en ce qu’il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d’offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d’intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l’exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « **contrat de type II** » – d’une durée allant jusqu’au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d’un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d’un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l’entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l’échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes applicables à cette date.

- L’association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats d’exploitation de type 2.

Les collectivités sont des partenaires essentiels qui partagent et renforcent par leur action historique les objectifs définis par le STIF. Elles entendent, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l’amélioration et au développement des transports publics sur l’ensemble de leurs territoires.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d’exploitation de type 2 avec l’Entreprise en charge de l’exploitation du réseau, le STIF et les Collectivités déterminent le rôle que ces dernières entendent jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n’a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF aux collectivités, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l’éventualité où, à terme, les Collectivités seraient désignées Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l’Entreprise en charge de l’exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l’ensemble des dispositions de l’accord conclu entre le STIF et les Collectivités.

Les dispositions de la présente convention précisent celles du contrat d’exploitation de Type 2 et l’emportent sur ces dernières en cas de divergence.

Ceci exposé, il est convenu entre les parties et arrêté ce qui suit.

1. Objet de la convention.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. ;
- des collectivités territoriales qui souhaitent accompagner la mise en œuvre des contrats d'exploitation ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les collectivités accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau Goëlys définies dans le contrat d'exploitation n° CT2/006 conclu avec l'entreprise des Courriers de l'Île-de-France.

Le réseau Goëlys dessert les communes de :

CC Pays de la Goële et du Multien	CC des Monts de la Goële	CC Plaine de France	Hors Syndicat Mixte de la Goële
Dammartin-en-goële	Saint-soupplets	Othis	Tremblay-en-France
Saint-Pathus	Monthyon	Juilly	Louvres
Saint-Mard	Forfry	Moussy-le-vieux	Vemars
Moussy-le-neuf	Gesvres-le-chapitre	Rouvres	Villeron
Longperrier		Le Mesnil-Amelot	Cregy-lès-Meaux
Oissery		Vinantes	Meaux
Thieux		Nantouillet	Penchard
Montgé-en-goële		Mauregard	Villerooy
Villeneuve-sous-Dammartin			Compans
Cuisy			Mitry-Mory
Marchémoret			Iverny
Le plessis-l'évêque			Chauconin
			Claye-Souilly

2. Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification, par le STIF, à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Elle est conclue pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

3. Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention - offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau sont définies en annexe 1.

4. Le comité de suivi.

4.1. Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport.

Ce comité sera présidé par le STIF. Chacune des parties désignera ses représentants en fonction de l'ordre du jour.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau Goelys et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF et les Collectivités dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avant la session du comité.

L'Entreprise transmet aux Collectivités, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère techniques et financiers qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre les Collectivités et l'Entreprise.

Le comité se réunit annuellement dans les locaux du Syndicat, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu rédigé alternativement par l'une des parties et validé par l'ensemble des parties.

4.2. Attributions

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'article 5 ci-dessous ;
- De l'évolution de la fréquentation de chaque ligne.
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- Des participations financières des partenaires
- Bonus, malus et pénalités
- De la politique commune de communication
- De tout autre sujet à la demande d'une des parties.

5. Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

5.1. Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les évènements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable des Collectivités dans le cadre de leurs missions.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information du gestionnaire de la voirie et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum huit (8) jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement les Collectivités, dans un délai minimum de huit (8) jours.

Les Collectivités peuvent demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

Le Département (pour la voirie départementale) et les communes membres du syndicat mixte (pour les voiries communales) informeront l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles ; à charge pour les communes d'en aviser le syndicat et le CG77. Ceci afin que l'entreprise prenne les mesures d'exploitation nécessaires et informe efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles, les Collectivités demanderont à leurs services techniques ou ceux de leurs communes membres de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins trois (3) jours ouvrés avant le démarrage.

En cas de travaux importants se déroulant sur plusieurs semaines, ou ayant une incidence sur le temps de parcours, ou impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, les Collectivités informeront l'Entreprise au moins quatre (4) semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par les Collectivités et l'Entreprise au moins deux (2) semaines avant le démarrage prévu des travaux.

5.1.1. Modifications temporaires sans incidence financière

Les modifications peuvent être en réduction ou en augmentation.

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

5.1.2.Modifications temporaires avec incidence financière

Les parties assurent la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'elles sollicitent.

Les moyens supplémentaires sont calculés sur la base d'un devis détaillé fourni par l'entreprise. Les coûts figurant dans ce devis devront être identiques à ceux de la maquette financière figurant dans le contrat d'exploitation.

5.2. Modifications pérennes

5.2.1.Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la collectivité

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable des Collectivités L'entreprise fournira à cet effet aux collectivités, les informations relatives aux modifications (grille horaire, plans, modifications des unités d'œuvre).

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation...L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence de plus de 2% des Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC).

Au 31 décembre, le volume des kilomètres commerciaux contractuels (KCC) ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF et des Collectivités, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

L'Entreprise fournira au STIF et aux collectivités au 15 janvier l'annexe 2 qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF et des Collectivités de l'ensemble des modifications, le STIF, l'une ou les collectivités peuvent demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

5.2.2.Modifications pérennes avec incidence financière

Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers. S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. L'entreprise fournira à cet effet, un document de synthèse du projet, le détail des modifications ainsi qu'un devis détaillé. Les moyens supplémentaires sont calculés sur la base d'un devis détaillé élaboré dans les conditions définies à l'article 5.1.2.

Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et aux Collectivités dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi dans un délai de 30 jours à compter de la demande.

En tout état de cause, l'entreprise proposera chaque année au comité de suivi dans son rapport annuel d'activité, les adaptations qu'elle envisage ou préconise.

La prise en charge par le STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement avec les Collectivités tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service,
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation des Collectivités des modifications de service relevant d'un co-financement avec le STIF seront examinés dans le cadre du comité de suivi.

Article 6 : Mise à disposition de biens par les collectivités.

En vu d'améliorer le service rendu aux usagers des transports en commun, le Département et les communes ont décidé de favoriser la mise en place d'abris voyageurs en Seine-et-Marne.

Le Syndicat s'engage à ce que les communes propriétaires d'abris voyageurs assurent l'entretien et la maintenance des abris voyageurs.

La liste des abris voyageurs du Département et des communes relevant du réseau Goëlys est jointe en annexe 3, laquelle sera fournie par le Département, de la présente convention. Cette liste est actualisée au 1er janvier de chaque année.

Le Département assure l'entretien régulier (nettoyage, suppression des graffitis), la maintenance de chaque abri voyageur qu'il met à disposition et l'affichage de ses campagnes d'information. La dépose de ces mobiliers même temporaire ne peut être effectuée que par le Département.

Les caissons d'affichage de chaque abri voyageurs sont réservés aux campagnes d'information du Département.

Les abris voyageurs du Département disposent d'un support d'information (cadre horaire) et, dans la mesure du possible, d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage. Les abris voyageurs supportent, dans la mesure du possible des éléments d'information dynamique

L'entreprise bénéficie d'un accès réservé au cadre horaire pour l'affichage de l'information des voyageurs. Le contenu et l'entretien de ce cadre restent de la responsabilité de l'Entreprise.

Le Département et les communes étudient l'installation d'abris-voyageurs supplémentaires sur proposition de l'une des parties. L'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des abris-voyageurs.

Lorsqu'un abri voyageurs répondant à ces exigences est installé, l'Entreprise s'engage à supprimer ses poteaux d'arrêts.

7. Association des collectivités au fonctionnement du réseau

7.1. Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet aux Collectivités, chaque année et dans les mêmes délais, les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

7.1.1. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

Les Collectivités peuvent contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, les Collectivités peuvent, à tout moment et à leurs frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elles jugent utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

Les Collectivités alerteront le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira les Collectivités des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

A la fin de l'exercice d'exploitation, les Collectivités transmettront au STIF une liste récapitulative de tous les dysfonctionnements dont elles ont la connaissance afin que ce dernier applique le cas échéant les pénalités appropriées.

7.1.2. Qualité du service.

L'Entreprise s'engage à effectuer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de régularité, de confort, de propreté, de sécurité et de rapidité.

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

Les agents d'exploitation sont habilités à veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations des services et à l'application des règlements.

Les agents chargés de la surveillance du réseau et de ses dépendances ainsi que du contrôle des titres de transport des usagers doivent être assermentés.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs conformément au SDIV.

L'ensemble des poteaux d'arrêt et supports informations voyageurs doivent être tenus en bon état.

.En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, l'Entreprise procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après observation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou communication de l'information par les Collectivités.

7.1.3. Information des mairies et des voyageurs.

Chaque gare du réseau et chaque véhicule devront avoir des fiches horaires à disposition des voyageurs.

L'Entreprise est tenue de diffuser les fiches horaires à jour à l'ensemble des communes desservies par les lignes définies par la présente convention, au siège du Syndicat de la Goële ainsi qu'au Département. Elle veillera à renouveler la diffusion de ces fiches en cas de changement d'horaires.

7.1.4 Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs à l'usage du réseau au minimum une fois par an et ponctuellement à la demande de l'une des parties:

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de fréquentation rencontrés.

7.1.5 Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée par ligne

L'Entreprise alerte les collectivités sur les points noirs de circulation, d'aménagement de voirie, de sécurité et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre.

7.1.6 Suivi des investissements de l'Entreprise

L'Entreprise transmet aux collectivités les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire de l'ensemble des investissements
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, les Collectivités seront consultées en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis des Collectivités ne sera pris en compte que dans la mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être passé entre les parties.

7.1.7 Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément aux Collectivités le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5.1) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5.2.1).

L'entreprise fournira à cet effet aux Collectivités, les informations relatives aux modifications (grille horaire, plan, modification des unités d'œuvre ainsi qu'un devis pour les modifications relevant de l'article 5.1.2).

7.2 Relation avec les voyageurs

7.2.1 Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel, et tient un registre des réclamations. Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai maximum de 30 jours et dans un délai de 5 jours ouvrés pour les réclamations par courrier électronique.

Elle transmet aux Collectivités une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Cette synthèse annuelle des réclamations par lignes et par thèmes, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse...) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

Toutes les réclamations reçues par les mairies, les Communautés de Communes et le Département devront impérativement être centralisées auprès du Syndicat qui les adressera au transporteur pour intégration dans le registre des réclamations.

7.2.2. Comité local des usagers

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, les Collectivités, l'Entreprise, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et des Collectivités.

Ce comité est réuni chaque année. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, des Collectivités et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des associations de taxi, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves...

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et les Collectivités et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et les Collectivités.

L'Entreprise sera notamment invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

7.2.3. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « *l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en Annexe 4 de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et aux Collectivités le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers. Il veille également à informer les communes et les chefs d'établissements scolaires.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

7.3 Aménagement de la voirie

7.3.1 Fluidité du réseau

Les Collectivités s'engagent à étudier les améliorations possibles des conditions de circulation des bus sur les voies dont elles ont la compétence.

Le Syndicat s'engage à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement des communes membres, pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Il proposera tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire des Collectivités, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux
- les ralentisseurs adaptés
- les aménagements de carrefour
- ...

7.3.2. Aménagements d'arrêts

Toute création, déplacement ou suppression d'arrêts, décidé par le comité de suivi doit obtenir l'accord préalable de la commune concernée et du gestionnaire de voirie.

L'ensemble des parties ainsi que la commune concernée est associée à la définition de l'emplacement de l'arrêt.

7.3.3. Etudes / Rôle d'expertise locale.

Compte tenu de leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur leurs territoires, le Syndicat prend en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études servent de support aux réflexions du comité de suivi sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre aux Collectivités toute information sur le réseau permettant aux collectivités d'exercer leur mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le territoire des Collectivités.

7.3.4. SDA : études de mises en œuvre et travaux :

Les lignes retenues au titre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent ci après.

Est mentionné pour chacune d'entre elles l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

Liste des lignes arrêtées:

Code réseau	Code ligne	Code public	Objectif de mise en accessibilité
014	014	701	Non défini
014	014	703	Non défini
014	014	704	Non défini

014	014	708	Non défini
-----	-----	-----	------------

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée à :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis doivent avoir une accessibilité qui a été confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou d'associations représentatives d'UFR ou de commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la Collectivité et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessible).

8. Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

8.1. Principes généraux – Politique Commune de Communication

La conclusion de la présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec les Collectivités.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, le Syndicat et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention, soumis à l'approbation du comité de suivi. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles des Collectivités et de l'Entreprise.

8.2. Cas particulier de la découpe des véhicules

Concernant l'habillage extérieur des véhicules, le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soient habillés selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les logos et marques des Collectivités et de l'Entreprise.

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF.

Les Collectivités et le STIF sont tombés d'accord sur le principe d'un nouvel habillage des véhicules qui sera finalisé dans le délai de 3 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

L'entreprise et/ou les Collectivités feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur le réseau (logo, habillage réseau).

8.3. Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et les Collectivités s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo des Collectivités devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- Les Collectivités créeront un lien entre leurs sites internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers les sites des Collectivités sera activé.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par les Collectivités sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF

L'une ou l'autre des Collectivités apportent toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elles s'engagent à mettre en ligne sur leurs sites internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et des Collectivités.

8.4. Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF (dont la liste est précisée en annexe 5 du présent contrat), l'Entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par le Syndicat, en copropriété avec le STIF. Le Syndicat s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

9. Recours à la procédure d'avenant

9.1. Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'article peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'article 5, par voie d'avenant écrit et signé par chaque partie.

9.2. Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de conclure un avenant à la présente convention sont :

- Annexe 3 : Liste des abris voyageurs mis à disposition par les Collectivités.
- Annexe 5 : Liste des marques déposées par le STIF.

Ces modifications sont notifiées par le STIF par courrier simple aux Parties.

10. Engagements financiers des Parties.

10.1.Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe 6 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959,

modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;

- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	9 849	10 077	10 168	10 176	10 151	10 337	10 451

10.2. Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise, une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	7 760	7 981	8 067	8 074	8 039	8 219	8 328

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

10.3. Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable d'un montant de :

- **648 000 Euros HT valeur économique 2009 pour le Syndicat mixte de la Goële.**
- **293 000 Euros HT valeur économique 2009 pour le Conseil Général de Seine et Marne.**

En année pleine, ces participations sont payables chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe 7 de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant des participations est calculé selon la règle du prorata temporis.

En cas de résiliation, les collectivités verseront leur participation au prorata temporis et pourront, le cas échéant, exiger de l'entreprise, la restitution des sommes non dues. En aucun cas, la résiliation ne peut entraîner le versement d'une indemnité par les Collectivités à l'Entreprise.

11. Résiliation.

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les Parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des Parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat de Type 2 à un ajustement du service de référence.

12. Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre les Collectivités et l'Entreprise (Convention pour la gestion des services de transport public de voyageurs avec participation financière du Département et du Syndicat mixte de la Goële du réseau de transport « Goëlys » en date du 12 novembre 2007) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre les Collectivités et l'Entreprise.

13. Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours à compter de la saisine,
4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

14. Liste des annexes

- Annexe 1 : Liste des lignes composant le périmètre du réseau Goëlys
- Annexe 2 : Synthèse des modifications de l'offre de référence
- Annexe 3 : Liste des abris voyageurs mis à disposition par les Collectivités
- Annexe 4 : Plan de transport adapté
- Annexe 5 : Liste des marques déposées par le STIF
- Annexe 6 : Service de référence
- Annexe 7 : Révision de la participation des Collectivités

ANNEXE 1

Liste des lignes composant le périmètre du réseau Goëlys

Code entreprise	code réseau	code ligne	Origine	Destination
14	77	701	Tremblay en France Roissy Pôle RER	Louvres RER
14	77	702	Tremblay en France	Moussy-le-neuf
14	77	703	Saint-Mard / Longperrier	Saint-Pathus
14	77	704	Meaux (SNCF)	Le Plessis Belleville (Mairie)
14	77	705	Saint-Mard / Longperrier (Lycée Charles De Gaulle)	Oissery (Rue de Côté)
14	77	707	Rouvres (Eglise)	Saint-Mard / Longperrier (Lycée Charles de Gaulle)
14	77	708	Saint Mard (SNCF)	Othis (Beaupré)
14	77	709	Longperrier (Gazon)	St Mard (Collège Brassens)
14	77	710	Le Plessis-L'Evêque Eglise	Saint-Mard / Longperrier (Lycée Charles de Gaulle)
14	77	711	Othis (St Laurent)	Meaux (SNCF/LEP Coubertin)
14	77	712	Mitry Claye	St Soupplets
14	77	714	St Pathus	Meaux
14	77	715	Marchémoret	St Soupplets
14	77	751	Saint Mard (CES Brassens)	Saint Mard (CES Brassens)
14	77	752	Le Plessis-aux-Bois	Crégy-lès-Meaux
14	77	755	Villeneuve s/Dammartin	Longperrier (Lycée Charles de Gaulle)
14	77	756	Mauregard	Claye-Souilly

ANNEXE 2

Synthèse des modifications de l'offre de référence

ANNEXE 4

Plan de transport adapté

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté). La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat type II, à savoir : « *l'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

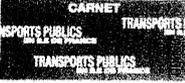
Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé implique de porter la priorité de la desserte sur les lignes permettant le rabattement sur les gares RER de Roissypôle, Louvres, Meaux et Dammartin-Juilly-Saint-Mard. Les lignes sont concernées sont la 014 014 701, 014 014 702, 014 014 703 et 014 014 704.

Sur chacune de ces quatre lignes, l'offre ne devra pas être inférieure à 60 % de l'offre de référence un jour de semaine. Les moyens mobilisés pour maintenir cette offre sont pris équitablement sur les autres lignes du réseau, au prorata du nombre de véhicules utilisés sur chacune des lignes. Les moyens disponibles restants seront déployés sur les lignes à vocation scolaire. Le niveau d'offre sur l'ensemble des lignes du réseau ne pourra être inférieur à 50% de l'offre de référence comme défini ci-dessus.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et aux Collectivités le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers. L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

ANNEXE 5

Liste des marques déposées par le STIF

Marques déposées auprès de l'INPI	Classes	Date de dépôt ou de renouvellement	Numéro d'enregistrement
ARC EXPRESS	9, 12, 16, 35, 36, 39, 42	05/02/2007	07 3 479 316
BUS M logo n°1 couleur 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	23/01/2007	07 3 476 304
BUS M logo n°2 Couleur 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	23/01/2007	07 3 476 308
BUSm couleur 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	23/03/2009	09 3 638 557
BUSm noir et blanc 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	23/03/2009	09 3 638 545
BUS M MOBILEN logo n°1 couleur 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	23/01/2007	07 3 476 305
BUS M MOBILIEN logo n°2 couleur 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	23/01/2007	07 3 476 319
CA BOUGE DANS LES TRANSPORTS	16, 38, 39	11/09/2009	09 3 675 716
CARNET TRANSPORTS PUBLICS EN ILE DE FRANCE couleur 	9, 16, 35, 38, 39	03/12/1999	99 826 928
CARTE NOMINATIVE TRANSPORT couleur 	9, 16, 35, 36, 39	30/10/2007	07 3 534 366
COULEUR HABILLAGE Argent vif	12, 39	09/04/2009	09 3 643 111

FORFAIT GRATUITE TRANSPORT	09, 12, 16, 35, 36, 39, 42	14/02/2007	07 3 481 484
FRANCILIEN	12, 39	25/10/2007	07 3 533 318
GRATUITÉ SOLIDARITE TRANSPORT	9, 16, 35, 39	19/01/2007	07 3 475 708
INFOMOBI	9, 16, 35, 38, 39, 42	20/03/2003	03 3 216 270
INFOMOBI couleur 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	23/03/2009	09 3 638 560
INFOMOBI noir et blanc 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	23/03/2009	09 3 638 551
MOBILIEN couleur 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	23/03/2009	09 3 638 555
MOBILIEN noir et blanc 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	23/03/2009	09 3 638 552
N° noir et blanc 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	27/02/2006	06 3 412 619
NAVIGO couleur 	9, 16, 35, 39	03/01/2001	01 3 074 616
NAVIGO noir et blanc 	9, 16, 35, 39	03/01/2001	01 3 074 618
NAVIGO	6, 9, 16, 18, 25, 28, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45	10/01/2005	05 3 334 053
NAVIGO DECOUVERTE (verso) couleur 	9, 16, 35, 36, 39	30/10/2007	07 3 534 367
NAVIGO DECOUVERTE (recto) 	9, 16, 35, 36, 39	30/10/2007	07 3 534 363
NAVIGO DECOUVERTE	9, 16, 35, 36, 39	19/03/2007	07 3 488 980

<u>NAVIGO ANNUEL</u>	6, 9, 12, 16, 18, 25, 28, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45	12/10/2009	09 3 683 012
<u>NAVIGO MOIS</u> <i>marque verbale</i>	6, 9, 12, 16, 18, 25, 28, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45	23/03/2009	09 3 638 539
<u>NAVIGO SEMAINE</u> <i>marque verbale</i>	6, 9, 12, 16, 18, 25, 28, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45	23/03/2009	09 3 638 542
<u>NAVIGO SOLIDARITÉ GRATUITÉ</u> <i>marque verbale</i>	6, 9, 12, 16, 18, 25, 28, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45	23/03/2009	09 3 638 537
<u>NAVIGO SOLIDARITÉ RÉDUCTION</u> <i>marque verbale</i>	6, 9, 12, 16, 18, 25, 28, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45	23/03/2009	09 3 638 548
<u>NOCTILIEN</u>	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	27/03/2005	05 3 348 593
<u>NOCTILIEN</u> 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	27/02/2006	06 3 412 618
<u>NOCTILIEN</u> 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	10/06/2009	09 3 656 238
<u>PAM 75</u>	35, 36, 39	09/06/2006	06 3 433 820
<u>PAM 77</u>	35, 36, 39	09/06/2006	06 3 433 821
<u>PAM 78</u>	35, 36, 39	09/06/2006	06 3 433 823
<u>PAM 91</u>	35, 36, 39	09/06/2006	06 3 433 824
<u>PAM 92</u>	35, 36, 39	09/06/2006	06 3 433 825
<u>PAM 93</u>	35, 36, 39	09/06/2006	06 3 433 827

PAM 94	35, 36, 39	09/06/2006	06 3 433 828
PAM 95	35, 36, 39	09/06/2006	06 3 433 829
PAM PARIS ACCOMPAGNEMENT MOBILITÉ	39	06/08/2003	03 3 240 442
PAM Personnes Accompagnement Mobilité	9, 16, 35, 36, 39, 40	05/05/2006	06 3 427 414
PAM Pour Aider à la Mobilité	9, 16, 35, 36, 39, 40	28/06/2006	06 3 437 587
 P RELAIS	12, 16, 36, 37, 38, 39, 42, 45	30/04/2009	09 3 647 724
 PARC RELAIS	12, 16, 36, 37, 38, 39, 42, 45	30/04/2009	09 3 647 725
PDU couleur 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	24/03/2009	09 3 638 811
PDU noir et blanc 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	24/03/2009	09 3 638 810
PDU ILE-DE-France PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS marque verbale	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	24/03/2009	09 3 638 813
RESEAU PAM 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	10/06/2009	09 3 656 239
Réseau Pam Ile-de-France couleur 	9, 12, 16, 35, 36, 38, 39, 42	13/12/2007	07 3 543 735
Réseau Pam Ile-de-France noir et blanc 	9, 12, 16, 35, 36, 38, 39, 42	13/12/2007	07 3 543 736
SOLIDARITÉ TRANSPORT	9, 16, 35, 39	21/12/2001	01 3 142 017
SOLIDARITÉ TRANSPORT couleur 	9, 16, 35	07/10/2004	04 3 317 026

STIF	39	21/12/2001	01 3 142 016
STIF	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	07/10/2004	04 3 317 025
STIF noir et blanc 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	29/11/2006	06 3 466 143
STIF couleur 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	29/11/2006	06 3 466 142
STIF couleur 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	07/12/2006	06 3 467 894
STIF couleur 	35	16/02/2007	07 3 482 091
Symbolique Réseau couleur 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	09/04/2009	09 3 643 105
Symbolique Réseau noir et blanc sans « STIF » 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	08/12/2008	08 3 616 267
Symbolique Réseau noir et blanc 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	08/12/2008	08 3 616 271
Symbolique Réseau noir et blanc 	12	19/01/2009	09 3 623 466
Symbolique Réseau noir et blanc sans « STIF » 	12	19/01/2009	09 3 623 467
Ticket t noir et blanc 	38	31/01/2003	03 3 210 435

Ticket t noir et blanc 	9, 16, 35, 39, 40	30/06/2002	02 3 179 993
TICKET t couleur 	9, 16, 35, 36, 39	07/10/2004	04 3 317 031
TICKET t verso couleur 	9, 16, 35, 36, 39	30/05/2007	07 3 503 177
TICKET t+ recto couleur 	9, 16, 35, 36, 39	30/05/2007	07 3 503 178
TICKET t+ verso couleur 	9, 16, 35, 36, 39	30/05/2007	07 3 503 179
TICKET t±	9, 16	09/03/2007	07 3 487 156
TRAIN noir et blanc 	9, 16, 35, 36, 39, 42	27/01/2006	06 3 406 283
Transport-idf	38, 39	06/05/2004	04 3 291 237
V noir et blanc 	09, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	22/11/2007	07 3 538 937
V couleur 	09, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	22/11/2007	07 3 539 048
VOGUEO	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	26/10/2007	07 3 533 839
Voguéo noir et blanc 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	22/11/2007	07 3 538 939
Voguéo couleur 	9, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42	22/11/2007	07 3 539 044
FILEO marque verbale	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	09/04/2009	09 3 643 114
FILEO semi figurative 	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	24/09/2009	

T-ZEN <i>marque verbale</i>	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45	22/04/2009	09 3 645 841
T-ZEN <i>marque semi- figurative</i> 	9, 12, 16, 35, 36, 37,38, 39,42 ,45	05/10/2009	09 3 681 113

bus (logo)	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42 et 45	12/08/2009	09 3 370 301	09 3 370 301
BUS (logo)	9, 12, 16, 35, 36, 37, 38, 39, 42 et 45	12/08/2009	09 3 370 300	09 3 370 300

ANNEXE 6

Service de référence

A copier sur le modèle de l'annexe A3 du contrat

ANNEXE 7

Révision de la participation des Collectivités

Le montant de la participation (P) des collectivités stipulée dans le corps de la convention est réputé HT et en euros constants de l'année 2009, les indices seront calculés en prenant 2009 comme année de référence.

Ce montant s'actualise chaque année, dans les mêmes conditions que la participation du STIF, par application de la formule de révision suivante : $P_n = P * K_n$
Avec,

$$K_n = X * \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

Et où, $a+b+c = 1$

$$a=0.5859$$

$$b=0.1275$$

$$c=0.2866$$

Le poids des indices correspond à la structure des charges d'exploitation négociées avec le transporteur.

X varie chaque année du contrat dans les conditions suivantes :

année	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
X	0,9950	0,9900	0,9851	0,9801	0,9777	0,9753	0,9728

S : Salaires, revenus et charges sociales – Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) – Activités économiques – Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1567433) ; S0 = « valeur 2009 à paraître »

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310) ; C0 = « valeur 2009 à paraître »

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257) ; IPS0 = « valeur 2009 à paraître »

