

CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 26 mars 2010

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Commission n° 7 - Finances

DIRECTION DES TRANSPORT

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 3/05

OBJET : Participation Transport à la Demande : « BALADE PROXI'BUS » de la Communauté de communes du Provinois et « PROXI'BUS APOLO + » du secteur de Chelles. Projets de convention.

- Cantons : Provins, Villiers-Saint-Georges, Chelles, Vaires-sur-Marne.

RÉSUMÉ : Ce rapport propose à l'Assemblée départementale deux projets de convention relative au soutien financier apporté par le Département aux services de transport à la demande (TAD) de la Communauté de communes du Provinois et du Syndicat du bassin Chellois et des communes environnantes. La participation financière annuelle départementale est estimée respectivement à 41 650 € et 65 236 €.

Ce projet relève du programme « Transports Publics ».

La loi du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, a confié l'organisation des services de transport à la demande au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports de la région.

Par délibération du 14 février 2007, le STIF a décidé que les collectivités ne pourront exploiter des services de Transport à la Demande qu'après délégation de cette compétence sur la base d'un projet compatible avec les critères qu'il a définis. Ceux-ci précisent notamment, que la désignation d'un exploitant privé devra résulter d'une mise en concurrence. Par ailleurs, le STIF pourra apporter une participation financière forfaitaire estimée sur la base des prévisions de trafic.

Pour sa part, dans le cadre de ses actions volontaristes en faveur du développement des transports collectifs et des modes alternatifs à la voiture, le Département de Seine-et-Marne a

approuvé lors de la séance du Conseil général du 26 janvier 2007, un dispositif d'aide financière au bénéfice des intercommunalités souhaitant mettre en place un service de TAD ainsi qu'un règlement d'application se rapportant à cette nouvelle politique, modifié lors de la séance du 28 septembre 2007.

Le dispositif d'aide départemental concerne l'ensemble des projets créés à l'initiative d'une intercommunalité, répondant à la définition du STIF et aux critères fixés dans le règlement adopté par l'Assemblée départementale, dont notamment l'utilisation de la dénomination « Proxi'bus » et l'application de la charte graphique associée.

I) « BALADE PROXI'BUS » du Provinois

Créé à titre expérimental en 1999 à l'initiative du Syndicat Intercommunal à la Carte (SIAC) du Pays Provinois en collaboration avec l'entreprise exploitante PROCARS et avec un appui financier du Département de Seine-et-Marne de l'ordre de 11 000 € par an, le service de transport à la demande « B.A.LA.DE en Provinois » est géré depuis 2004 par la Communauté de communes du Provinois.

« B.A.LA.DE en Provinois » offre aux habitants des communes rurales périphériques un service de transport vers la ville centre de Provins et permet également aux habitants de Provins de se rendre dans l'ensemble des communes du périmètre.

Concernant 12 communes du SIAC au moment de sa mise en service, ce transport profite désormais aujourd'hui aux 28 communes de la Communauté de communes du Provinois représentant plus de 25 000 habitants. A compter du 1^{er} janvier 2010, la commune de Jouy-le-Châtel est rattachée à la Communauté de communes du Provinois.

Devant le succès rencontré par ce service (2 429 voyages en 2008 contre 340 l'année de sa création), la Communauté de communes du Provinois a souhaité pérenniser ce service et s'inscrire dans la nouvelle réglementation du STIF approuvée par son Conseil le 14 février 2007. Ainsi, la Communauté de communes a-t-elle obtenu délégation de compétence pour une durée de 6 ans, lors du Conseil du STIF du 8 juillet 2009, qui lui a par ailleurs attribué une participation financière annuelle qui s'élève à 62 900 €.

Ce service de TAD désormais dénommé « BALADE PROXI'BUS », destiné à tout usager présent sur le territoire de la Communauté de communes du Provinois et ayant des difficultés à se déplacer en heures creuses, fonctionnerait du lundi au samedi. Son coût prévisionnel d'exploitation est estimé à 151 200 € HT annuels.

La Communauté de communes sollicite le Département en vue de bénéficier du soutien financier prévu par le nouveau dispositif départemental pour une durée de 3 ans reconductible pour une année, correspondant à la durée du marché passé par la Communauté de communes du Provinois. La participation financière annuelle du Département, fixée à 50% du déficit défalqué de la subvention accordée par le STIF, est estimée à 41 650 € la première année. Elle est par ailleurs plafonnée à 136 685 €, correspondant à 5 € par habitant desservi (27 337 habitants).

II) « PROXI'BUS APOLO + » du bassin Chellois

Le bassin Chellois regroupe 7 communes situées respectivement à l'est et au nord de Chelles et compte 81 000 habitants.

Par décision du STIF du 6 juin 2007, le Syndicat du bassin Chellois et des communes environnantes (SITBCCE) a obtenu la délégation de compétence pour la mise en place d'un service de transport à la demande à titre expérimental pour une période de 2 ans et a choisi la Société de Transport du Bassin Chellois (STBC) pour son exploitation. Une convention en date du 24 décembre 2007 entre SITBCCE et le Département a fixé les modalités de participation du Département au service sur cette même période.

Le service de transport à la demande (TAD) du bassin Chellois mis en service en septembre 2007 a pour objectif d'apporter ce service complémentaire du lundi au samedi en soirée (20h- 23h) et toute la journée le dimanche et les jours fériés. Il permet de se déplacer librement entre tous les points d'arrêts du réseau APOLO 7 et est effectué grâce à 2 véhicules de 9 places.

Au 31 août 2009, le service comptabilise 1 394 abonnés et a transporté 4 686 personnes (contre 3 786 l'année de sa création). Une course « PROXI'BUS APOLO+ » accueille désormais en moyenne 1,87 clients.

Le SITBCCE, a souhaité pérenniser ce service. Il a obtenu le renouvellement de sa délégation de compétence du STIF pour 3 ans par décision du Conseil en date du 9 décembre 2009 qui lui a, par ailleurs, attribué une participation annuelle financière qui s'élève à 38 848 €. Les modalités de fonctionnement sont les mêmes que celles établies durant la phase expérimentale.

Il sollicite le Département pour une aide financière en vue de bénéficier du soutien financier prévu par le nouveau dispositif départemental pour une durée d'un an correspondant à la durée du marché passé par le Syndicat. Le déficit prévisionnel d'exploitation du TAD est estimé à 169 320 € HT. La participation financière annuelle du Département, fixée à 50% du déficit défalqué de la subvention accordée par le STIF, est estimée à 65 236 € la première année. Elle est par ailleurs plafonnée à 352 556 €, correspondant à 4 € par habitant desservi (88 139 habitants).

Aussi, je vous propose d'approuver les projets de convention pour le financement des services TAD « BALADE PROXI'BUS » de la Communauté de communes du Provinois et « PROXI'BUS APOLO+ » du Syndicat de transport du bassin chellois.

Je vous remercie de bien vouloir vous prononcer sur ces propositions et si elles recueillent votre accord, d'adopter le projet de délibération joint au présent rapport.

Le Président du Conseil général,

Vincent ÉBLÉ

Dossier n° 3/05 des rapports soumis à la commission
n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

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

M. BERNHEIM
Commission n° 7 - Finances

Séance du 26 mars 2010

OBJET : Participation Transport à la Demande : « BALADE PROXI'BUS » de la Communauté de communes du Provinois et « PROXI'BUS APOLO + » du secteur de Chelles. Projets de conventions.

LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,

Vu la délibération de l'Assemblée départementale du 26 janvier 2007 relative au subventionnement des études préalables et au fonctionnement des services de TAD mis en service par des intercommunalités,

Vu la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007,

Vu la délibération de l'Assemblée départementale du 28 septembre 2007 relative à la modification du règlement d'application du dispositif d'aide à la mise en place de services de TAD,

Vu la délibération n°7/01 du Conseil général du 1^{er} février 2010, approuvant le Budget Primitif,

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 à passer entre le Département et la Communauté de communes du Provinois pour le service de Transport à la demande « BALADE PROXI'BUS », joint en annexe n° 1 à la présente délibération. La participation sera imputée sur le programme "Transports Publics", sur l'opération "Participation Transports à la demande".

Article 2 : d'approuver le projet de convention à passer entre le Département et le SITBCCE pour le service de Transport à la demande « PROXI'BUS APOLO+ », joint en annexe n° 2 à la présente délibération,

Article 3 : d'autoriser le Président du Conseil général à les signer au nom du Département.

LE PRÉSIDENT,

V. ÉBLÉ

Annexe n° I

**CONVENTION RELATIVE AU SOUTIEN FINANCIER
APPORTE PAR LE DEPARTEMENT AUX SERVICES
DE TRANSPORT A LA DEMANDE
BALADE PROXI'BUS
DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PROVINOIS**

ENTRE :

- **LE DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE**, représenté par le Président du Conseil Général, agissant en exécution de la délibération de l'Assemblée départementale en date du 26 mars 2010, ci-après dénommé " le Département ",

D'UNE PART,**ET :**

- **LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PROVINOIS** représentée par son président, autorisé à la signature de la présente convention en vertu de la décision de son conseil en date du, ci-après dénommée " la Communauté de communes ",

D'AUTRE PART.**IL A D'ABORDETE EXPOSE CE QUI SUIIT :****PREAMBULE**

La Communauté de communes du Provinois a reçu délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Île-de-France en juillet 2009 et mis en place son service de Transport à la demande le 1^{er} janvier 2010.

Conformément à la délibération et au règlement relatif au soutien financier apporté par le Conseil général de Seine-et-Marne aux intercommunalités pour leurs projets de transports à la demande, le Département de Seine-et-Marne accorde une subvention à la Communauté de communes du Provinois pour le fonctionnement de ce service.

Il convient donc de conclure la présente convention.

IL A ENSUITE ETE CONVENU CE QUI SUIIT :**ARTICLE 1. OBJET**

La présente convention détermine les conditions dans lesquelles le Département apporte son soutien financier à la Communauté de communes par l'attribution d'une subvention destinée à la mise en place et au fonctionnement du service de transport à la demande dont le fonctionnement est décrit en annexe n°1 à la présente convention sur le territoire de la Communauté de communes.

ARTICLE 2. OBLIGATIONS DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES**Article 2.1 Utilisation de la subvention**

La Communauté de communes s'engage à mettre en œuvre un service de transport à la demande et à utiliser la subvention conformément à l'objet de la présente convention défini à l'article 1. La Communauté de communes s'engage à notifier au Département la date effective de mise en service du transport à la demande dans les 15 jours suivant cette dernière.

En particulier, la Communauté de communes s'engage à respecter les modalités de mise en œuvre du service de transport à la demande définies dans le règlement adopté par le Conseil général de Seine-et-Marne et annexé à la présente convention (annexe n°2).

Article 2.2 Modifications

La Communauté de communes s'engage à informer le Département de toute modification relative au fonctionnement des services de transport à la demande, tel qu'il est défini par les annexes de la présente convention.

Article 2.3 Contrôle de la subvention

La Communauté de communes déclare accepter et s'engager à faciliter tout contrôle de l'emploi de l'aide départementale par les agents du Département mandatés à cet effet.

Elle s'engage à transmettre chaque année au Département, dans les trois mois suivant la fin de l'exercice annuel d'exploitation, le rapport annuel d'exploitation dont le contenu est fixé dans le règlement annexé à la présente convention.

La réception de ces documents conditionnera le versement de la participation financière du Département définie à l'article 3 de la présente convention.

Article 2.4 Communication

Le service de transport à la demande, objet de la présente convention, prendra le nom de BALADE PROXI'BUS.

La Communauté de communes s'engage à habiller ou faire habiller les véhicules selon la charte graphique fournie par le Département et figurant en annexe n° 3 à la présente convention. Celle-ci sera également déclinée sur l'ensemble des outils de communication. Le logo de la collectivité apparaîtra sur les supports conformément à la charte. Pour l'ensemble des actions de communication, la Communauté de communes s'engage à transmettre préalablement au Département un bon à tirer.

En dehors des véhicules et documents prévus dans le cadre de la charte, la Communauté de communes s'engage à mettre en œuvre l'ensemble des outils de communication nécessaire (inauguration, relations presse, site internet...) afin d'informer le public du soutien financier apporté par le Département au titre de la présente convention.

Le Département procédera à une information globale sur le dispositif Proxi'bus. L'information émise par le Département et relative aux réseaux locaux de Proxi'bus sera élaborée en partenariat avec les intercommunalités concernées. Cette information pourra être complétée d'une information locale mise en œuvre par la Communauté de communes signataires de cette convention, à ses frais et selon les modalités définies ci-dessus.

ARTICLE 3. ENGAGEMENTS DU DEPARTEMENT

Article 3.1 Montant de la subvention

Le Département s'engage à verser à la Communauté de communes une subvention annuelle de fonctionnement dont le principe et le mode de calcul sont détaillés dans le règlement annexé à la présente convention.

Le service de transport à la demande décrit en annexe n°1, objet de la présente convention, constitue une création d'offre complémentaire au réseau de lignes régulières. Il fonctionne à raison de 6 jours par semaine de 8h30 à 11h30 et 13h30 à 17h30 et desservira 27 337 habitants. Le plafond à l'habitant de la participation du Département est ainsi fixé à 136 685 €, soit 5 €/habitant.

Par ailleurs, la participation du Département est plafonnée à 50 % du déficit contractuel, défalqué des subventions accordées par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Compte tenu de l'estimation du coût de fonctionnement du service de transport à la demande fourni par la Communauté de communes (151 200 €) et de la subvention allouée par le STIF (62 900 €), la participation financière du Département est estimée à 41 650 € la première année.

Le montant définitif sera recalculé annuellement au vu des justificatifs fournis par la Communauté de communes et selon les modalités définies à l'article 3-2 de la présente convention.

Article 3.2 Modalités de versement de la subvention

Le Département versera à la Communauté de communes sa subvention annuelle par mandat administratif en quatre versements annuels au maximum.

Ces versements (V) seront calculés comme suit, sans que le total des versements ne puisse dépasser 136 685 €:

$$V = [\text{Factures acquittées} - \text{aide versée par le STIF}] * 50 \%$$

Le cas échéant, les recettes voyageurs seront déduites du coût facturé.

Ils interviendront sur la base des justificatifs suivants :

- pour le premier versement : photo des véhicules affectés au service de transport à la demande et habillés selon la charte graphique jointe à la présente convention ainsi qu'un courrier indiquant la date de mise en service du transport à la demande,
- pour chaque versement : l'ensemble des factures acquittées par la Communauté de communes pour la période concernée, un récapitulatif des recettes voyageurs et un document justificatif du montant de la subvention versée par le STIF pour cette même période,
- pour chaque exercice d'exploitation : le rapport d'activité de l'exercice antérieur défini à l'article 2-3 de la présente convention et le cas échéant le courrier de reconduction expresse du marché conclu entre la Communauté de communes et l'exploitant.

Le versement de la participation financière du Département sera effectué sur le compte de la Communauté de communes, qui devra à cet effet fournir un Relevé d'Identité Bancaire.

ARTICLE 4. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention fera l'objet d'un avenant signé entre les parties.

ARTICLE 5. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prendra effet à compter de sa signature par les parties, elle prendra fin au plus tard le 31 décembre 2012 après exécution par la Communauté de communes et après le versement par le Département des sommes dues au titre de la présente convention.

Elle sera reconductible par voie expresse une fois pour une durée d'un an. A cet effet, la Communauté de communes transmettra au Département, au plus tard un mois avant la date d'échéance de la présente convention, un courrier avec accusé de réception sollicitant la reconduction de la convention accompagné d'un justificatif de reconduction de marché conclu entre le Syndicat et le transporteur.

ARTICLE 6. RESILIATION

La présente convention pourra être résiliée de plein droit moyennant un préavis d'un mois par le Département dans les cas suivants, par envoi d'une lettre recommandée avec avis de réception :

- Si la subvention n'est pas utilisée conformément à ce qui a été défini dans la présente convention,

- en cas de non respect de ses obligations contractuelles par la Communauté de communes.

La présente convention pourra également être résiliée par l'une ou l'autre des parties à tout moment par lettre recommandée avec avis de réception, moyennant un préavis de 3 mois.

La présente convention sera également résiliée de plein droit en cas de non reconduction du marché conclu entre la Communauté de communes et l'exploitant.

En aucun cas, la résiliation de la présente convention à l'initiative du Département ne pourra donner lieu à indemnité au profit de la Communauté de communes.

ARTICLE 7. RESTITUTION

Le Département pourra demander à la Communauté de communes de restituer tout ou partie de la subvention dans les cas suivants :

- si la subvention est utilisée pour des activités non conformes à celles qui sont définies aux articles 1 et 2 de la présente convention.
- si les moyens mis en œuvre par la Communauté de communes sont manifestement insuffisants pour atteindre les objectifs fixés, pour lesquels elle reçoit une subvention départementale.
- en cas de résiliation de la convention par la Communauté de communes.

ARTICLE 8. LITIGES

Les parties à la présente convention s'engagent à rechercher une issue amiable à tout litige avant la saisine de la juridiction compétente pour en connaître.

Fait en **deux exemplaires originaux**,
Melun, le

Pour le Département,

Pour la Communauté de communes du Provinois,

Le Président du Conseil général

Le Président

LISTE DES ANNEXES A LA CONVENTION

ANNEXE 1 – Fonctionnement du service de Transport à la demande.

ANNEXE 2 – Règlement départemental.

ANNEXE 3 – Charte graphique.

Annexe 1 à la convention

FONCTIONNEMENT DU SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE

Pôles générateur de déplacement :

- Gare SNCF de Provins
- Marché, commerces, grandes surfaces
- Services publics (CAF, Sous-préfecture.....)
- Services sociaux (MDS, Mission locale.....)
- Hôpital Léon BINET, clinique Saint-Brice
- Centre culturel, piscine, clubs et associations

Points d'arrêts desservis :

91 points d'arrêts répartis dans les 29 communes, dont 6 sont situées à Provins, seront desservis par le TAD.

Amplitude du service :

Le service est proposé du lundi au samedi pour l'ensemble des 29 communes, aux heures creuses de la journée en complément des lignes régulières qui fonctionnent principalement aux heures de pointe.

Il fonctionnera le matin entre 8h30 et 11h30 et l'après-midi entre 13h30 et 17h30.

Période de fonctionnement :

Le service est proposé toute l'année sauf les jours fériés.

Annexe 2 à la convention

REGLEMENT

RELATIF AU SOUTIEN FINANCIER APORTE PAR LE CONSEIL GENERAL

AUX INTERCOMMUNALITES POUR LEURS PROJETS

DE TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)

I DEFINITION

Type de service pris en compte par le dispositif départemental.

Pourront être subventionnés, les services de transport à la demande accueillant tout public, créés à l'initiative d'une intercommunalité (exerçant une compétence transport) et respectant les critères ci-dessous :

- L'offre sera organisée au libre choix de l'intercommunalité, qui aura préalablement obtenu la délégation de compétence du STIF pour la mise en œuvre de son projet,
- Les services ne fonctionneront que sur réservation préalable des usagers auprès de l'entreprise de transport ou de l'intercommunalité,
- Les services ne pourront être redondants avec une offre existante en ligne régulière. L'intercommunalité veillera à ce que le projet de TAD propose :
 - soit une création d'offre de transport dans les secteurs ne bénéficiant pas de lignes régulières,
 - soit une offre de transport complémentaire aux lignes régulières existantes (heures creuses, week-end),
 - ou une offre de substitution à des lignes régulières.
- L'offre se caractérisera de la façon suivante :
 - des itinéraires fixes ou à la demande,
 - des prises en charge à des points d'arrêt fixes,
 - des fréquences fixes ou à la demande,
 - des horaires fixes ou à la demande.

Dans tous les cas, la prise en charge devra se faire à des points d'arrêt prédéfinis et matérialisés.

- Les services seront exploités par des transporteurs privés ou en régie intercommunale, assistés le cas échéant par des taxis,
- Ils seront assurés au moyen de véhicules devant être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Toutefois, ce dispositif ne concerne pas le transport spécialisé, s'adressant uniquement aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite, qui doit faire l'objet d'une politique départementale spécifique,
- L'intercommunalité maître d'ouvrage du TAD devra respecter un certain nombre de règles définies par le Conseil général en matière de communication, d'information et de promotion des services (affiches, plaquettes, articles de presse, site internet,...). Elle devra en outre apposer la charte graphique et la dénomination annexées au présent règlement sur les véhicules affectés aux services, les points d'arrêt et les documents d'information voyageurs,
- Enfin, le Département sera systématiquement associé lors des actions de communication organisées pour la mise en service du TAD ou la modification de son offre (inauguration, ...).

b) Aide départementale à l'étude de diagnostic

Afin d'aider les collectivités ou groupements à définir leur projet et à réaliser la procédure de délégation de compétence, la réalisation des cahiers des charges et la procédure de mise en concurrence, le Département pourra financer une étude de diagnostic avec assistance à maîtrise d'ouvrage. Le montant subventionnable de cette étude est plafonné à 20 000 € HT. La participation du Département tiendra compte des éventuelles subventions extérieures et s'élèvera :

- à hauteur de 25 % du montant restant à la charge des intercommunalités, pour les intercommunalités gérant un réseau de transport au sens de la Région.
- à hauteur de 75 % du montant restant à la charge des intercommunalités, en absence de réseau de transport au sens de la Région.

c) Participation départementale au fonctionnement des services de TAD.

Le Département versera à l'intercommunalité gestionnaire du service de transport à la demande, une participation financière annuelle, qui sera formalisée par une convention d'une durée équivalente à celle du marché conclu entre l'intercommunalité et l'exploitant. Cette convention conclue entre le Département et l'intercommunalité précisera notamment le détail de l'offre de service proposée, le coût d'exploitation annuel contractuel, le montant et les modalités de mise en œuvre de la communication, le montant et les modalités de versement de la participation du Département et des autres partenaires financiers.

La participation départementale au fonctionnement des services de TAD est différente selon qu'il s'agit d'un projet créant une offre nouvelle de transport ou d'un projet de transfert d'offre en ligne régulière vers une offre de transport à la demande.

- Dans le cadre d'une création d'offre nouvelle

Elle prendra en compte le nombre de jours de fonctionnement et la population desservie. Elle sera plafonnée à 50 % du déficit contractuel, défalqué d'éventuelles subventions ou participations extérieures. Elle sera calculée comme suit :

$$P \text{ Département} = \text{MIN} [(P \text{ hab} \times \text{pop}) ; 50\% D]$$

P hab : participation à l'habitant variable selon le nombre de jours de fonctionnement

Pop : population desservie

D : déficit d'exploitation contractuel

La participation à l'habitant (P hab) sera calculée comme suit :

- 5€ par habitant pour un fonctionnement strictement supérieur à quatre jours.
- 4€ par habitant pour un fonctionnement strictement supérieur à trois jours.
- 3€ par habitant pour un fonctionnement strictement supérieur à deux jours.
- 2€ par habitant pour un fonctionnement strictement supérieur à un jour.
- 1€ par habitant pour un fonctionnement d'au moins une demi-journée.

La population desservie sera fixée lors de la signature de la convention, conformément à la dernière valeur publiée par l'INSEE, par quartier ou par commune.

Ce taux de plafonnement sera porté à 60% en cas d'utilisation de sources d'énergie alternative de type : électrique, Gaz Naturel de Ville ou carburant à base de mélange de diester ou d'éthanol.

- Dans le cadre d'un TAD en substitution de ligne régulière

La participation du Département prendra en compte le nombre de jours de fonctionnement et la population desservie et sera plafonnée à 25% du déficit contractuel, défalqué d'éventuelles subventions ou participations extérieures. Elle sera calculée comme suit :

$$P \text{ Département} = \text{MIN} [(P \text{ hab} \times \text{pop}) ; 25\% D]$$

En cas d'utilisation d'énergies alternatives (GNV, électricité, biocarburant...), le taux sera porté à 35 %.

II CONSTITUTION D'UN DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION

Le dossier relatif à la demande de subvention devra être transmis au Département complété des pièces techniques, administratives et financières suivantes permettant la rédaction des conventions entre le Département et l'intercommunalité :

a) Pour le financement de l'étude de diagnostic et d'assistance à maîtrise d'ouvrage

- Une présentation de l'intercommunalité et un descriptif des principales caractéristiques de son projet (plan de situation, contexte, objectifs),
- Une délibération du conseil de l'intercommunalité approuvant la réalisation de l'étude en vue de la mise en service d'un TAD et autorisant la signature d'une convention de financement d'étude avec le Conseil général,
- Un projet de cahier des charges de l'étude avec une estimation des coûts et un calendrier de réalisation prévisionnel,

b) Pour le financement du service de TAD

- Une délibération du conseil de l'intercommunalité sollicitant la délégation de compétence en matière d'organisation et de financement d'un service de TAD et la décision favorable du conseil du STIF,
- Une délibération du conseil de l'intercommunalité autorisant la signature du marché (ou du contrat) avec l'exploitant et d'une convention de financement du service avec le Conseil général,
- Les pièces constitutives du marché (ou contrat) passé avec l'exploitant, comprenant notamment :
 - Une présentation détaillée de l'offre de service (communes ou quartiers desservis, jours de fonctionnement, horaires, itinéraires, points d'arrêts, modalités de réservation, tarification),
 - Un compte d'exploitation détaillant le calcul des charges et des recettes de la façon suivante :
 - Charges : amortissement véhicules, assurances, personnel (conduite et centrale de réservation), coût kilométrique de fonctionnement (carburant, lubrifiant, entretien et réparation), amortissement logiciel, frais généraux y compris marges et aléas,
 - Recettes : titres de transport du STIF (Cartes orange et Imagine'R, Tickets T,), titres spécifiques,
- Un plan de financement détaillant les subventions ou participations extérieures (Région Ile-de-France, STIF,),
- Un extrait du dernier recensement de l'INSEE par commune ou quartiers desservis si nécessaire,

- Les devis de constructeur ou factures des véhicules (précisant le mode d'énergie utilisée) employés.

III RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

L'intercommunalité devra transmettre chaque année au Département un rapport d'activité constitué des éléments suivants :

- un bilan réel d'exploitation détaillant les postes de charges et de recettes décrits ci-dessus,
- un tableau récapitulatif du nombre de kilomètres réellement parcourus par mois et par an,
- un tableau récapitulatif du nombre de courses déclenchées par commune, par mois et par an,
- un tableau de fréquentation par commune, par mois et par an.

Annexe 3 à la convention



Annexe n° 2
CONVENTION
RELATIVE AU SOUTIEN FINANCIER APORTE
PAR LE DEPARTEMENT AUX SERVICES DE TRANSPORT A LA DEMANDE
PROXI'BUS APOLO +

ENTRE :

- **LE DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE**, représenté par le Président du Conseil général, agissant en exécution de la délibération de l'Assemblée départementale en date du 26 mars 2010, Ci-après dénommé "Le Département",

D'UNE PART,

ET :

- **LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORT DU BASSIN CHELLOIS ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES (SITBCCE)** représentée par son président Bernard GARNIER, autorisé à la signature de la présente convention en vertu de la décision de son comité en date du

Ci-après dénommée "Le Syndicat",

D'AUTRE PART,

IL A D'ABORD ETE EXPOSE CE QUI SUIV

PREAMBULE

Le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois a reçu délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Île-de-France en décembre 2009 et a mis en place son service de Transport à la demande au 1^{er} janvier 2010.

Conformément à la délibération et au règlement relatif au soutien financier apporté par le Conseil général de Seine-et-Marne aux intercommunalités pour leurs projets de transports à la demande, le Département de Seine-et-Marne accorde une subvention au SITBCCE pour le fonctionnement de ce service.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIV :

ARTICLE 1 - OBJET

La présente convention détermine les conditions dans lesquelles le Département apporte son soutien financier au Syndicat par l'attribution d'une subvention destinée à la mise en place et au fonctionnement du service de transport à la demande dont le fonctionnement est décrit en annexe n°1 à la présente convention sur le territoire du Syndicat.

ARTICLE 2 – OBLIGATIONS DU SYNDICAT

Article 2.1. Utilisation de la subvention

Le Syndicat s'engage à mettre en œuvre un service de transport à la demande et à utiliser la subvention conformément à l'objet de la présente convention défini à l'article 1er. Le Syndicat s'engage à notifier au Département la date effective de mise en service du transport à la demande dans les 15 jours suivant cette dernière.

En particulier, le Syndicat s'engage à respecter les modalités de mise en œuvre du service de transport à la demande définies dans le règlement adopté par le Conseil général de Seine-et-Marne et annexé à la présente convention (annexe n°2).

Article 2.2 Modifications

Le Syndicat s'engage à informer le Département de toute modification relative au fonctionnement des services de transport à la demande tel qu'il est défini par les annexes de la présente convention.

Article 2.3 Contrôle de l'utilisation de la subvention

Le Syndicat déclare accepter et s'engager à faciliter tout contrôle de l'emploi de l'aide départementale par les agents du Département mandatés à cet effet.

Il s'engage à transmettre chaque année au Département, dans les trois mois suivant la fin de l'exercice annuel d'exploitation, le rapport annuel d'exploitation dont le contenu est fixé dans le règlement annexé à la présente convention.

La réception de ces documents conditionnera le versement de la participation financière du Département définie à l'article 3 de la présente convention.

Article 2.4 Communication

Le service de transport à la demande objet de la présente convention prendra le nom de Proxi'bus APOLO +.

Le Syndicat s'engage à habiller ou faire habiller les véhicules en tenant compte de la charte graphique du Département figurant en annexe n° 3 à la présente convention. Celle-ci sera également déclinée sur l'ensemble des outils de communication. Le logo de la collectivité apparaîtra sur les supports conformément à la charte. Pour l'ensemble des actions de communication, le Syndicat s'engage à transmettre préalablement au Département un bon à tirer.

En dehors des véhicules et documents prévus dans le cadre de la charte, le Syndicat s'engage à mettre en œuvre l'ensemble des outils de communication nécessaires (inauguration, relations presse, site internet...) afin d'informer le public du soutien financier apportés par le Département au titre de la présente convention.

Le Département procédera à une information globale sur le dispositif Proxi'bus. L'information émise par le Département et relative aux réseaux locaux de Proxi'bus sera élaborée en partenariat avec les intercommunalités concernées. Cette information pourra être complétée d'une information locale mise en œuvre par le Syndicat signataire de cette convention, à ses frais et selon les modalités définies ci-dessus.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS DU DEPARTEMENT

Article 3.1 Montant de la subvention

Le Département s'engage à verser au Syndicat une subvention annuelle de fonctionnement dont le principe et le mode de calcul sont détaillés dans le règlement annexé à la présente convention.

Le service de transport à la demande décrit en annexe n°1 objet de la présente convention constitue une création d'offre nouvelle complémentaire au réseau de lignes régulières. Il fonctionnera à raison d'un équivalent de 3,5 jours par semaine (du lundi au samedi de 20h00 à 23h00 et les dimanches et jours fériés de 7:30 à 23:00) et dessert un territoire regroupant 88 139 habitants. Le plafond à l'habitant de la participation du Département est ainsi fixé à 352 556 €, soit 4 €/habitant.

Par ailleurs, la participation du Département sera plafonnée à 50 % du déficit contractuel, défalqué des subventions accordées par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et la Région Ile-de-France.

Compte tenu de l'estimation de coût de fonctionnement du service de transport à la demande fourni par le Syndicat (169 320 € HT) et des subventions allouées par le STIF (38 848 €) la participation financière annuelle du Département est estimée à 65 236 € pour la première année.

Le montant définitif sera recalculé annuellement au vu des justificatifs fournis par le Syndicat et selon les modalités définies à l'article 3-2 de la présente convention.

Article 3.2 Modalités de versement de la subvention

Le Département versera au Syndicat sa subvention annuelle par mandat administratif en quatre versements annuels au maximum.

Ces versements (V) seront calculés comme suit sans que le total des versements ne puisse dépasser 352 556 €.

$$V = [\text{Factures acquittées} - \text{aide versée par le STIF}] * 50\%$$

Le cas échéant, les recettes voyageurs seront déduites du coût facturé.

Ils interviendront sur la base des justificatifs suivants :

- pour le premier versement : photo des véhicules affectés au service de transport à la demande et habillés selon la charte graphique jointe à la présente convention, notification de mise en service du transport à la demande,
- pour chaque versement : l'ensemble des factures acquittées par le Syndicat pour la période concernée et un document justificatif du montant de la subvention versée par le STIF pour cette même période,
- pour chaque exercice d'exploitation : le rapport d'activité de l'exercice antérieur défini à l'article 2-3 de la présente convention, le ou les factures de régularisation des kilomètres parcourus et les factures des recettes voyageurs.

Le versement de la participation financière du Département sera effectué sur le compte du Syndicat, qui devra à cet effet fournir un Relevé d'Identité Bancaire.

ARTICLE 4 - MODIFICATION

Toute modification de la présente convention fera l'objet d'un avenant signé entre les parties.

ARTICLE 5 - DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prendra effet à compter de sa signature par les parties et prendra fin au 31 décembre 2010 après exécution par le Syndicat et après le versement par le Département des sommes dues au titre de la présente convention.

ARTICLE 6 - RESILIATION

La présente convention pourra être résiliée de plein droit moyennant un préavis d'un mois par le Département dans les cas suivants, par envoi d'une lettre recommandée avec avis de réception :

- si la subvention n'est pas utilisée conformément à ce qui a été défini dans la présente convention,
- en cas de non respect de ses obligations contractuelles par le Syndicat.

La présente convention pourra également être résiliée par l'une ou l'autre des parties à tout moment par lettre recommandée avec avis de réception moyennant un préavis de 3 mois.

En aucun cas, la résiliation du présent contrat à l'initiative du Département ne pourra donner lieu à indemnité au profit du Syndicat.

ARTICLE 7 - RESTITUTION

Le Département pourra demander au Syndicat de restituer tout ou partie de la subvention dans les cas suivants :

- si la subvention est utilisée pour des activités non conformes à celles qui sont définies aux articles 1 et 2 de la présente convention,
- si les moyens mis en œuvre par le Syndicat sont manifestement insuffisants pour atteindre les objectifs fixés pour lesquels elle reçoit une subvention départementale,
- en cas de résiliation de la convention par le Syndicat.

ARTICLE 8 - LITIGES

Les parties à la présente convention s'engagent à rechercher une issue amiable à tout litige avant la saisine de la juridiction compétente pour en connaître.

Fait en **deux exemplaires originaux**,

Melun, le

Pour le Syndicat,

Pour le Département de Seine-et-Marne,

Le Président

Le Président du Conseil général

LISTE DES ANNEXES A LA CONVENTION

ANNEXE 1 – Fonctionnement du service de transport à la demande

ANNEXE 2 – Règlement départemental

ANNEXE 3 – Charte graphique

Annexe 1 à la convention



**TRANSPORT A LA DEMANDE DU BASSIN CHELLOIS
ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES
« APOLO+ »**

CAHIER DES CHARGES

**VALANT CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES
PARTICULIERES**

...

1 – Rappels : création en septembre 2007 d'un service de transport à la demande sur le bassin chellois, à titre expérimental, pour 28 mois.

1.1 Un service justifié par la nécessité

La création de ce service en septembre 2007 a été motivée par les éléments suivants :

- Un territoire contrasté et étendu

Le bassin chellois, constitué de 7 communes de Seine et Marne (Chelles, Vaires sur Marne, Brou sur Chantereine, Le Pin, Courtry, Villevaudé et Claye-Souilly), regroupe 83 000 habitants et s'étend sur plus de 6 600 hectares. En dehors des communes de Chelles, Vaires sur Marne et Brou sur Chantereine qui constituent le noyau urbain du bassin, les autres communes sont excentrées et séparées par des zones rurales. A titre indicatif, la distance parcourue par les bus de la ligne E, entre la gare routière de Chelles et la mairie de Claye-Souilly, est de 20 kilomètres.

- Des besoins non satisfaits

Au cours de ces 10 dernières années, le réseau APOL07 a connu de nombreuses évolutions. Depuis les premiers comptages des titres de transport en 1998, les usagers ont bénéficiés de 25% d'offre en plus et la fréquentation a progressé de 40%. En mars 2005, le réseau a bénéficié d'une seconde restructuration afin de s'adapter aux nouvelles réalisations urbaines et à la réorganisation des établissements scolaires du bassin.

Les comptages de novembre 2005 ont révélé que le réseau APOL07 assure 15 500 voyages par jour correspondant à une augmentation de plus de 10% par rapport aux comptages de 2003. Sa clientèle est fortement abonnée (81%) et constituée à 44% de scolaires.

Une enquête de besoins et de satisfaction réalisée en mai 2006 a mis en évidence une opinion globalement positive du réseau. Toutefois, des besoins de déplacement en transport en commun se font sentir en dehors des heures traditionnelles, notamment, le week-end et en soirée, besoins auxquels les lignes régulières ne peuvent pas répondre de manière satisfaisante et qui nécessitent la mise en place de solutions « sur mesure ».

- Une nécessité liée au développement durable

L'enjeu pour les collectivités locales est également de lutter contre le tout voiture en recherchant les alternatives permettant de répondre à des besoins de déplacements de plus en plus éparses dans l'espace et dans le temps.

1.2 Un cadre juridique particulier

Le service de transport à la demande mis en place par le Syndicat Intercommunal de Transport de Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE) s'inscrit dans le cadre juridique suivant :

- l'article 38 de la loi du 13 août 2004 qui prévoit que :
 - 1) sur les périmètres ou pour les services définis d'un commun accord, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, à l'exception de la politique tarifaire ;
 - 2) les services de transport à la demande dérogent au décret de 1949 et ne sont donc pas soumis au principe de coordination.

- La délibération du conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local qui prévoit que les autorités organisatrices de proximité doivent confier l'exploitation du service de transport à la demande à une entreprise après procédure de mise en concurrence.

1.3 Un service expérimental

Toutefois, le SITBCCE a fait valoir sa volonté de mener une expérimentation lui permettant de tester le service en vraie grandeur sur son territoire.

Le candidat unique retenu a été la Société des Transports du Bassin Chellois (STBC) avec laquelle une convention d'une durée de 28 mois a été signée, soit du 1^{er} septembre 2007 au 31 décembre 2009.

2- Poursuite au-delà de l'actuelle phase expérimentale

Les arguments développés plus haut, relatifs à la justification de la création d'un tel service, sont toujours d'actualité. Par ailleurs, le service de transport à la demande APOLO+ a prouvé son efficacité pour les raisons suivantes :

2.1 Un service en progression constante

Le service de transport à la demande APOLO+ a bénéficié de plusieurs campagnes d'information et de promotion. Le nombre de ses abonnés est en progression constante et 20% de ces derniers l'utilisent régulièrement.

Par ailleurs, la perception des usagers de ce service, recueillie soit par le biais de coupons d'enquête (« donnez-nous votre avis ... »), soit par les courriers reçus, s'avère très positive.

2.2 Un service répondant de mieux en mieux aux objectifs poursuivis

2.2.1 En termes de trafic

On constate que pour l'année 2008, 1^{ère} année pleine d'observation, 80% des objectifs prévisionnels de trafic ont été atteints pour le trafic de soirée, du lundi au samedi et 25% des objectifs prévisionnels pour le trafic des dimanches et jours fériés.

Pour le 1^{er} et 2^{ème} trimestre 2009, les objectifs prévisionnels de trafic de soirée ont été atteints.

2.2.2 En termes de taux de co-voiturage

Le taux de co-voiturage moyen pour l'année 2008 s'établit à 1,7. Ce taux tend également à progresser en 2009 ; il était par exemple de 2,32 en juin 2009 (rappel des objectifs contractuels: un taux de co-voiturage de 3 pour les courses de soirée et de 2,3 pour les courses des dimanches et jours fériés).

Compte tenu de ce qui précède et afin de permettre au service APOLO+ de conforter son positionnement de service complémentaire au réseau de lignes régulières, il semble opportun de le maintenir au-delà de sa phase expérimentale.

Pour ce faire, par délibération en date du 8 juin 2009, le SITBCCE a décidé de solliciter auprès du STIF une nouvelle délégation de compétence et de lancer une procédure de mise en concurrence pour la poursuite du service APOLO+ au-delà de sa phase expérimentale.

3- Description du service de transport à la demande et fonctionnement à maintenir

3.1 Conditions générales d'exploitation

3.1.1 Principe général

Le TAD APOLO+ est destiné à apporter un service complémentaire au réseau de lignes régulières aux périodes et dans les secteurs où l'on observe peu ou pas de possibilités de déplacements.

3.1.2 Territoire desservi

Le territoire desservi est celui du réseau local de lignes régulières APOLO7.

Ce territoire est le suivant :

PLAN SUPPRIME CAR TROP LOURD

Le réseau APOLO7 est constitué de 5 lignes régulières :

- **Ligne A** (Chelles gare routière ↔ Chelles Rond Point des Sciences)
- **Ligne B** (Chelles gare routière ↔ Courtry Stade)
- **Ligne C** (Chelles gare routière ↔ Vaires sur Marne Paul Algis)
- **Ligne D** (Vaires sur Marne SNCF ↔ Villevaudé)
- **Ligne E** (Chelles gare routière ↔ Claye-Souilly Mairie)

Le service de TAD est destiné uniquement aux déplacements internes au bassin chellois.

3.1.3 Ayants droit

Les ayants droit à ce service de TAD sont tous les habitants des 7 communes qui composent le bassin de transport ainsi que les « visiteurs », c'est à dire toutes les personnes résidant hors des 7 communes du bassin mais se déplaçant à l'intérieur de celui-ci, pour quelque raison que ce soit.

Ce service est ouvert à tous les usagers : scolaires (les enfants de moins de 11 ans devront être accompagnés d'un adulte), adultes et personnes âgées (avec ou sans handicap).

3.1.4 Description de la consistance et de la nature du service

> Points d'arrêts desservis

Sont desservis, en origine et destination, tous les points d'arrêt du territoire du bassin dûment autorisés par le syndicat de transport et, en particulier, ceux du réseau de lignes régulières APOLO7.

Sont également desservis, en origine et destination, les points d'arrêt spécialement créés pour le service de transport à la demande APOLO+. Ces points d'arrêt dédiés se situent dans des secteurs peu ou pas desservis par les transports en commun. La liste de ces points d'arrêt est la suivante :

- Sur la commune de Chelles : « Piscine de Chelles », « Base Canoë-kayak », « Maison de la petite enfance », « Pierre Curie » et « Albert Sarraut »,
- Sur la commune de Vaires sur Marne : « Nouveau cimetière », « Marché » et « Base UCPA »,
- Sur la commune de Le Pin : « Chemin de la Croix ».

> Jours et horaires de fonctionnement

En dehors des horaires de desserte des lignes régulières du bassin de transport, le service APOLO+ répond aux objectifs suivants :

- 1) offrir une desserte de l'ensemble du territoire, les dimanches et jours fériés (hors 1^{er} mai), de 7h30 à 22h00,
- 2) offrir une desserte de l'ensemble du territoire, en soirée, du lundi au samedi, de 20h00 à 23h00.

3.1.5 Matériel roulant

Le service de TAD est réalisé par 2 véhicules 9 places de type « Renault Master ». Ces véhicules, acquis par le transporteur gestionnaire du service, deviendront propriété de la collectivité en cas de changement de gestionnaire.

3.1.6 Inscription, réservation et gestion des demandes

> Inscription

L'utilisation du service est obligatoirement soumise à une inscription préalable gratuite auprès du gestionnaire. L'inscription s'effectue à l'aide d'un bulletin, lequel doit être retourné, par courrier, au gestionnaire, à l'adresse indiquée sur le formulaire.

Une carte personnalisée (dite carte d'abonnement) est alors délivrée gratuitement par le gestionnaire au client APOLO+ dans les meilleurs délais. Cette carte est nominative, elle permet l'ouverture du dossier et l'accès au service.

> Réservation

La réservation du service, également obligatoire, s'effectue auprès du gestionnaire.

Sous réserve d'un accord passé entre le gestionnaire du service et le gestionnaire de la gare routière de Chelles, les obligations relatives à l'inscription et à la réservation du service pourront s'effectuer auprès de RézoPlus Espace transports, accueil clients de la gare routière, gare de Chelles-Gournay, place du Grand Jardin, ouvert du lundi au vendredi, de 7h00 à 19h30, le samedi, de 9h00 à 12h30 et de 14h00 à 17h00, par téléphone au 01 64 21 89 90. Au cas où ce partenariat serait mis en place, le gestionnaire du service TAD APOLO+ devra prévoir les moyens de réservation en dehors des horaires d'ouverture de l'accueil RézoPlus Espace transports.

L'utilisation d'un logiciel spécialisé ne semble pas indispensable compte tenu du trafic prévisionnel décrit plus loin et du nombre de véhicules mis à disposition. En revanche, le développement d'une base de données informatisée est nécessaire pour gérer les réservations et optimiser l'utilisation d'APOLO+.

➤ **Etablissement d'un fichier clients et édition de statistiques**

Le développement d'une base de données informatique pour la gestion du fichier clients apparaît nécessaire au suivi précis de l'utilisation et du fonctionnement de ce service. La base de données sera complétée à chaque nouvelle demande de réservation de la part d'un client. Cette base prendra en compte les données suivantes :

- 1) Nom, Prénom de l'utilisateur,
- 2) Son adresse postale, son numéro de téléphone (fixe et portable), son adresse mail,
- 3) Le motif de son appel (inscription, réservation, information, autre,...),
- 4) Le titre de transport à disposition ou que la personne compte acquérir pour son déplacement en TAD,
- 5) L'origine et la destination du déplacement (parmi la liste des arrêts possibles),
- 6) La date et l'heure de prise en charge.

Ce fichier, qui sera déclaré à la CNIL, ne pourra pas être transmis à l'extérieur des services du gestionnaire du TAD et de la collectivité. Il permettra l'édition de statistiques.

Ces statistiques devront être trimestrielles et donner les indications suivantes :

- 1) Nombre de personnes transportées par minibus,
- 2) Catégories de personnes (scolaires, adultes, personnes âgées),
- 3) Motifs des déplacements (travail, loisirs, achats,...),
- 4) Jours, dates, heures des déplacements,
- 5) Origines et destinations des déplacements,
- 6) Nombre de refus et leur motif et, le cas échéant, si les personnes ont été redirigées vers une ligne régulière,
- 7) Nombre d'appels reçus par l'accueil du service et leurs motifs,
- 8) Kilomètres commerciaux réalisés,
- 9) Distance moyenne et durée du voyage,
- 10) Taux de co-voiturage,
- 11) Parmi les personnes inscrites, taux d'utilisation du service.

➤ **Garantie de non-concurrence avec le réseau principal de lignes régulières**

Le service de transport à la demande est complémentaire au réseau de transport local et ne peut être réservé à + ou - 30 minutes d'écart par rapport à l'horaire théorique des lignes desservant le bassin de transport. Les lignes concernées sont celles du réseau APOLO7, les lignes RATP 113, 312, 213, 421 et 211, la ligne CIF/STBC 13, la ligne TRA/VEOLIA 613, la ligne Seine et Marne Express 19, la ligne TVF 54.10). Par ailleurs, si l'origine-destination peut être assurée par ces mêmes lignes régulières, y compris avec une correspondance, le service de transport à la demande ne peut pas être réservé.

Compte tenu de ce cadre, toute demande qui pourra être satisfaite par les lignes régulières du bassin de transport sera systématiquement redirigée par l'agent en charge des réservations vers une de ces lignes régulières.

3.2 Qualité de service

3.2.1 Délais de réservation

Les réservations se font de la façon suivante :

- 1) pour les déplacements du dimanche, la réservation devra être faite au plus tard le samedi, à 17h ;
- 2) pour les déplacements des jours fériés, la réservation doit être faite au plus tard le jour ouvré précédent le jour férié en question, à 17h ;
- 3) pour les déplacements de soirée du lundi au samedi, la réservation doit être passée au plus tard le jour même du déplacement, à 17h.

3.2.2 Identité visuelle et Information voyageurs

> Identité visuelle

Pour que le TAD soit facilement reconnaissable et identifiable par la clientèle, une identité visuelle a été créée. Celle-ci, compatible avec les exigences du Conseil Général de Seine et Marne qui intervient dans le financement du service, est déclinée sur la livrée des 2 véhicules assurant le service de TAD, la tenue du personnel et les supports d'information spécifiques à ce service (points d'arrêt, supports de communication papier et internet,...).

> Information voyageurs

Un plan de communication est mis en place et relancé périodiquement par le gestionnaire du service, après présentation de celui-ci, pour avis, au Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes.

Ce plan de communication a pour but de mieux faire connaître le service pour conquérir la clientèle potentielle.

Cela se traduit par :

- la mise à disposition, notamment en gare routière et dans les lieux recevant du public, de toutes les informations relatives au service de TAD,
- une information voyageurs réalisée sur les poteaux d'arrêt du réseau APOLO7 et sur les points d'arrêt dédiés au service,
- une information voyageurs réalisée dans les bus, sur les affichages communaux et intercommunaux, dans les magazines des collectivités locales et sur leur site internet, afin de sensibiliser de nouveau la population à ce service.

3.2.3 Continuité du service et exigence de qualité

> Continuité du service

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité du service, quelles que soient les circonstances, sauf en cas de force majeure.

En cas de grève avec préavis réglementaire, l'exploitant doit prendre toutes les dispositions nécessaires visant à limiter la gêne occasionnée aux usagers.

L'exploitant recherche, avec la collectivité, les dispositions nécessaires à la mise en place d'un service de substitution.

Si, du fait de l'exploitant, la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état du matériel roulant, la collectivité peut prendre immédiatement, aux frais et risques de l'exploitant, les mesures nécessaires pour prévenir tout danger certain.

En cas d'insuffisance répétée, la collectivité peut mettre l'exploitant en demeure d'y remédier dans les délais fixés par l'expert qu'elle aura désigné et, à défaut d'exécution, la collectivité peut :

- soit faire assurer les remises en état ou le renouvellement des matériels défectueux aux frais de l'exploitant,
- soit résilier le contrat dans les conditions, formes et délais prévus par le présent cahier des charges.

➤ **Qualité de service**

Le transport des voyageurs doit être effectué dans les meilleures conditions de ponctualité, de confort, de propreté et de sécurité.

Le personnel assurant le service de TAD doit se montrer aimable et courtois. Il doit être reconnaissable par le port d'une tenue correcte et uniforme, complétée d'un insigne au nom et visuel d'APOLO+. Il sera tenu de faire respecter les règles d'utilisation du service de TAD, à savoir que les usagers non inscrits et/ou qui n'auraient pas préalablement réservés leur course ne pourraient pas être transportés.

Il devra également être en mesure de savoir renseigner les usagers sur le service APOLO+ mais aussi, sur le réseau APOLO7 et les lignes en correspondance.

Concernant l'état du matériel roulant et des installations utilisées : le gestionnaire en a l'entière responsabilité et s'engage à en assurer le bon état. Il s'engage, si besoin est, à renouveler les biens nécessaires à l'exécution du service de TAD.

4 - Economie globale du service

4.1 Estimation du trafic

4.1.1 Estimation du trafic du dimanche

Il est rappelé que le dimanche, seule la ligne A du réseau APOLO7 fonctionne (jusqu'à 20h30).

Si l'on reprend les estimations de juin 2007, avant la mise en œuvre de la phase expérimentale, le trafic potentiel du TAD pour le dimanche se situe à 150 voyages.

4.1.2 Estimation du trafic de soirée

Si l'on reprend également les estimations de juin 2007, le trafic potentiel du TAD en soirée, de lundi à samedi est d'une cinquantaine de voyages.

4.1.3 Tableau récapitulatif d'estimation de trafic

| | Trafic prévisionnel journalier | Nbre de jour de fonctionnement par an | Trafic annuel | | | Voyages/Km | Taux de remplissage (1) | Sectionnement moyen (2) |
|---------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|-----------------|----------------|--------|------------|-------------------------|-------------------------|
| | | | Nbre de courses | Km commerciaux | Km HLP | | | |
| Dimanches et jours fériés | 150 | 61 | 4 000 | 37 149 | 10 614 | 0,34 | 2,0 | 2,7 |
| Soirées | 50 | 260 | 4 333 | 32 760 | 9 360 | 0,56 | 3,0 | 2,2 |

4.2 Niveau d'offre

| | Offre dimanches et jours fériés (hors 1^{er} mai, hors été) | Offre de soirée lundi à samedi (hors été) | Cumul |
|---|--|--|---------------|
| Nombre de jours par an | 61 | 260 | |
| Horaires de fonctionnement | 7h30 – 22h | 20h – 23h | |
| Amplitude horaire | 14h30 | 3h | |
| Heures de roulement | 1769 | 1560 | |
| Heures de travail (+10% de réserve) | 2080 | 2288 | |
| Equivalent temps plein (1600 heures) | 1,30 | 1,43 | 2,73 |
| Kilomètres annuels totaux parcourus | 37 149 | 32 760 | 69 909 |
| Dont kilomètres HLP | 10 614 | 9 360 | 19 974 |

4.3 Tarification

Afin de faciliter l'accès au nouveau service de TAD, la tarification adoptée est celle qui est en vigueur en région Ile de France (tarification francilienne), à savoir :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine : cartes Navigo (hebdomadaires et mensuelles) et Intégrale, cartes Imagine'R Scolaire et Etudiant, Forfait Gratuité Transport, forfaits Solidarité Transport (hebdomadaires et mensuels), Améthyste gratuité, carte Police.
- La carte Rubis,
- Les forfaits journaliers (Mobilis, Tickets jeunes WE) et les forfaits touristiques Paris Visite
- Les tickets t+.

Les personnes non munies de titre de transport devront acheter un ticket auprès du conducteur et le valider dans les mêmes conditions que lors d'un voyage habituel en bus. Les véhicules assurant le transport à la demande seront dotés de valideurs (pass sans contact et tickets).

4.4 Modalités de financement

L'exploitant du service de TAD APOLO+ adressera mensuellement à la collectivité une facture correspondant au 12^{ème} du coût annuel du service prévisionnel. Il adressera à la fin de chaque trimestre une facture de régularisation correspondant aux kilomètres réellement parcourus.

La collectivité effectuera auprès des partenaires financiers (STIF et Conseil Général de Seine et Marne), conformément aux conventions signées respectivement avec ces

derniers, les demandes de versement des subventions venant alléger sa participation au coût de fonctionnement du TAD APOLO+.

c

5 – Désignation de l'exploitant

Au-delà de sa phase expérimentale qui s'achève au 31 décembre 2009, le service de TAD APOLO+ que le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE) veut maintenir, s'inscrit dans le cadre juridique suivant :

- L'article 38 de la loi du 13 août 2004 qui prévoit que :
 - 1) sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, à l'exception de la politique tarifaire.
 - 2) les services de transport à la demande dérogent au décret de 1949 et ne sont donc pas soumis au principe de coordination.
- La délibération du conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local qui prévoit que les AOP doivent confier l'exploitation du service de TAD à une entreprise après une procédure de mise en concurrence.

Le SITBCCE étant entité adjudicatrice (dès lors qu'il a reçu délégation de compétence du STIF pour être opérateur de réseau), il lui est donc possible de lancer une procédure de mise en concurrence pour la poursuite du service de TAD APOLO+, procédure devant aboutir à l'attribution du marché de gestion du service à un gestionnaire à compter du 1^{er} janvier 2010, pour une durée d'un an renouvelable deux fois.

6- Modifications intervenant en cours de validité du marché de gestion du service de TAD APOLO+

Toute modification substantielle, remettant en cause l'économie générale du service, fera l'objet d'un avenant au marché.

Annexe 2 à la convention

REGLEMENT

RELATIF AU SOUTIEN FINANCIER APORTE PAR LE CONSEIL GENERAL

AUX INTERCOMMUNALITES POUR LEURS PROJETS

DE TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)

I DEFINITION

Type de service pris en compte par le dispositif départemental.

Pourront être subventionnés, les services de transport à la demande accueillant tout public, créés à l'initiative d'une intercommunalité (exerçant une compétence transport) et respectant les critères ci-dessous :

- L'offre sera organisée au libre choix de l'intercommunalité, qui aura préalablement obtenu la délégation de compétence du STIF pour la mise en œuvre de son projet,
- Les services ne fonctionneront que sur réservation préalable des usagers auprès de l'entreprise de transport ou de l'intercommunalité,
- Les services ne pourront être redondants avec une offre existante en ligne régulière. L'intercommunalité veillera à ce que le projet de TAD propose :
 - soit une création d'offre de transport dans les secteurs ne bénéficiant pas de lignes régulières,
 - soit une offre de transport complémentaire aux lignes régulières existantes (heures creuses, week-end),
 - ou une offre de substitution à des lignes régulières.
- L'offre se caractérisera de la façon suivante :
 - des itinéraires fixes ou à la demande,
 - des prises en charge à des points d'arrêt fixes,
 - des fréquences fixes ou à la demande,
 - des horaires fixes ou à la demande.

Dans tous les cas, la prise en charge devra se faire à des points d'arrêt prédéfinis et matérialisés.

- Les services seront exploités par des transporteurs privés ou en régie intercommunale, assistés le cas échéant par des taxis,
- Ils seront assurés au moyen de véhicules devant être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Toutefois, ce dispositif ne concerne pas le transport spécialisé, s'adressant uniquement aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite, qui doit faire l'objet d'une politique départementale spécifique,
- L'intercommunalité maître d'ouvrage du TAD devra respecter un certain nombre de règles définies par le Conseil général en matière de communication, d'information et de promotion des services (affiches, plaquettes, articles de presse, site internet,...). Elle devra en outre apposer la charte graphique et la dénomination annexées au présent règlement sur les véhicules affectés aux services, les points d'arrêt et les documents d'information voyageurs,
- Enfin, le Département sera systématiquement associé lors des actions de communication organisées pour la mise en service du TAD ou la modification de son offre (inauguration, ...).

b) Aide départementale à l'étude de diagnostic

Afin d'aider les collectivités ou groupements à définir leur projet et à réaliser la procédure de délégation de compétence, la réalisation des cahiers des charges et la procédure de mise en concurrence, le Département pourra financer une étude de diagnostic avec assistance à maîtrise d'ouvrage. Le montant subventionnable de cette étude est plafonné à 20 000 € HT. La participation du Département tiendra compte des éventuelles subventions extérieures et s'élèvera :

- à hauteur de 25 % du montant restant à la charge des intercommunalités, pour les intercommunalités gérant un réseau de transport au sens de la Région.
- à hauteur de 75 % du montant restant à la charge des intercommunalités, en absence de réseau de transport au sens de la Région.

c) Participation départementale au fonctionnement des services de TAD.

Le Département versera à l'intercommunalité gestionnaire du service de transport à la demande, une participation financière annuelle, qui sera formalisée par une convention d'une durée équivalente à celle du marché conclu entre l'intercommunalité et l'exploitant. Cette convention conclue entre le Département et l'intercommunalité précisera notamment le détail de l'offre de service proposée, le coût d'exploitation annuel contractuel, le montant et les modalités de mise en œuvre de la communication, le montant et les modalités de versement de la participation du Département et des autres partenaires financiers.

La participation départementale au fonctionnement des services de TAD est différente selon qu'il s'agit d'un projet créant une offre nouvelle de transport ou d'un projet de transfert d'offre en ligne régulière vers une offre de transport à la demande.

- Dans le cadre d'une création d'offre nouvelle

Elle prendra en compte le nombre de jours de fonctionnement et la population desservie. Elle sera plafonnée à 50 % du déficit contractuel, défalqué d'éventuelles subventions ou participations extérieures. Elle sera calculée comme suit :

$$P \text{ Département} = \text{MIN} [(P \text{ hab} \times \text{pop}) ; 50\% D]$$

P hab : participation à l'habitant variable selon le nombre de jours de fonctionnement

Pop : population desservie

D : déficit d'exploitation contractuel

La participation à l'habitant (P hab) sera calculée comme suit :

- 5€ par habitant pour un fonctionnement strictement supérieur à quatre jours.
- 4€ par habitant pour un fonctionnement strictement supérieur à trois jours.
- 3€ par habitant pour un fonctionnement strictement supérieur à deux jours.
- 2€ par habitant pour un fonctionnement strictement supérieur à un jour.
- 1€ par habitant pour un fonctionnement d'au moins une demi-journée.

La population desservie sera fixée lors de la signature de la convention, conformément à la dernière valeur publiée par l'INSEE, par quartier ou par commune.

Ce taux de plafonnement sera porté à 60% en cas d'utilisation de sources d'énergie alternative de type : électrique, Gaz Naturel de Ville ou carburant à base de mélange de diester ou d'éthanol.

- Dans le cadre d'un TAD en substitution de ligne régulière

La participation du Département prendra en compte le nombre de jours de fonctionnement et la population desservie et sera plafonnée à 25% du déficit contractuel, défalqué d'éventuelles subventions ou participations extérieures. Elle sera calculée comme suit :

$$P \text{ Département} = \text{MIN} [(P \text{ hab} \times \text{pop}) ; 25\% D]$$

En cas d'utilisation d'énergies alternatives (GNV, électricité, biocarburant...), le taux sera porté à 35 %.

II CONSTITUTION D'UN DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION

Le dossier relatif à la demande de subvention devra être transmis au Département complété des pièces techniques, administratives et financières suivantes permettant la rédaction des conventions entre le Département et l'intercommunalité :

a) Pour le financement de l'étude de diagnostic et d'assistance à maîtrise d'ouvrage

- Une présentation de l'intercommunalité et un descriptif des principales caractéristiques de son projet (plan de situation, contexte, objectifs),
- Une délibération du conseil de l'intercommunalité approuvant la réalisation de l'étude en vue de la mise en service d'un TAD et autorisant la signature d'une convention de financement d'étude avec le Conseil général,
- Un projet de cahier des charges de l'étude avec une estimation des coûts et un calendrier de réalisation prévisionnel,

c) Pour le financement du service de TAD

- Une délibération du conseil de l'intercommunalité sollicitant la délégation de compétence en matière d'organisation et de financement d'un service de TAD et la décision favorable du conseil du STIF,
- Une délibération du conseil de l'intercommunalité autorisant la signature du marché (ou du contrat) avec l'exploitant et d'une convention de financement du service avec le Conseil général,
- Les pièces constitutives du marché (ou contrat) passé avec l'exploitant, comprenant notamment :
 - Une présentation détaillée de l'offre de service (communes ou quartiers desservis, jours de fonctionnement, horaires, itinéraires, points d'arrêts, modalités de réservation, tarification),
 - Un compte d'exploitation détaillant le calcul des charges et des recettes de la façon suivante :
 - Charges : amortissement véhicules, assurances, personnel (conduite et centrale de réservation), coût kilométrique de fonctionnement (carburant, lubrifiant, entretien et réparation), amortissement logiciel, frais généraux y compris marges et aléas,
 - Recettes : titres de transport du STIF (Cartes orange et Imagine'R, Tickets T, ...), titres spécifiques,
- Un plan de financement détaillant les subventions ou participations extérieures (Région Ile-de-France, STIF, ...),
- Un extrait du dernier recensement de l'INSEE par commune ou quartiers desservis si nécessaire,
- Les devis de constructeur ou factures des véhicules (précisant le mode d'énergie utilisée) employés.

III RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

L'intercommunalité devra transmettre chaque année au Département un rapport d'activité constitué des éléments suivants :

- un bilan réel d'exploitation détaillant les postes de charges et de recettes décrits ci-dessus,
- un tableau récapitulatif du nombre de kilomètres réellement parcourus par mois et par an,
- un tableau récapitulatif du nombre de courses déclenchées par commune, par mois et par an,
- un tableau de fréquentation par commune, par mois et par an.

Annexe 3 à la convention

version 3 - 22 octobre 2007



