

ANNEXE N° 1

CONVENTION PARTENARIALE STIF / CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE / SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORT DU BASSIN CHELLOIS ET DES COMMUNES ENVIRONNANTES / SOCIETE DES TRANSPORTS DU BASSIN CHELLOIS DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 POUR LE RESEAU APOLO 7

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 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 2 juin 2010.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Conseil Général de Seine et Marne, représenté par M. Vincent Eblé, son Président, agissant en application d'une délibération du 24 septembre 2010 domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun Cedex,

Ci-après dénommé le « Département »,

d'une seconde part,

ET

Le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE), Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), dont le siège se situe en mairie de Chelles, Hôtel de Ville, Parc du Souvenir Emile Fouchard, 77505 CHELLES Cedex, représentée par son Président, Monsieur Bernard GARNIER, autorisé à signer la présente par délibération en date du 17 décembre 2009.

Ci après dénommé le « Syndicat »,

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

d'une troisième part,

ET

La Société des Transports du Bassin Chellois (STBC), Société par Action Simplifiées (S.A.S) au capital de cinquante cinq mille euros (55.000€)inscrite au RCS de Meaux 303 952 675, APE 4939 A, SIREN 303 952 675 000 47, dont le siège est situé au 75 avenue Gustave Nast, 77500 CHELLES, représentée par son Président, Monsieur Thierry VARIN.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

Le STIF, le Département, la Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

TITRE I - **Convention partenariale**

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale	3
CHAPITRE I - Sommaire	3
CHAPITRE II - Préambule.....	4
Article 1 - Objet de la convention	6
Article 2 - Durée	6
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence.....	6
Article 4 - Le comité de suivi.	6
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre.....	7
Article 6 - Mise à disposition des biens par les Collectivités.....	10
Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau	12
Article 8 - Communication	20
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant.....	22
Article 10 - Engagements financiers des Parties.....	23
Article 11 - Résiliation.....	24
Article 12 - Autres conventions	24
Article 13 - Règlement des litiges	24
TITRE II - ANNEXES	25

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport en 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 locale.

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 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 avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type 1** » – 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 2** » – 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 leurs actions historiques 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 leur territoire.

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, le Syndicat serait désigné 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, notamment pour les articles relatifs au comité de suivi, à l'accessibilité et à la communication.

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

Article 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 être associées à 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 des lignes de transport public du réseau APOLO7, desservant les communes de Brou sur Chantereine, Chelles, Claye-Souilly, Courtry, Le Pin, Vaires sur Marne et Villevaudé (soit un total de 88 200 habitants), ainsi que la ligne 13 qui relie les communes de Villeparisis et Mitry-Mory au bassin de transport, définies dans le contrat d'exploitation n° [CT2/XXX] conclu avec l'Entreprise.

Article 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} juillet 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.

Article 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 B1**.

Article 4 - Le comité de suivi.

Article 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 type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise.

Ce comité sera présidé par le STIF. Le Syndicat assurera la vice-présidence.

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 Apolo7 et de guider son évolution.

Il examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre 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 des comités de suivi est établi conjointement entre le STIF et les Collectivités. 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, 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 validé par l'ensemble des parties.

Article 4-2 - Attributions

Le comité de suivi traite notamment :

- 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 projets relatifs à la vie du réseau
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'article Article 5 - ci-dessous
- Des participations financières des partenaires
- Bonus, malus et pénalités
- De la politique commune de communication
- Et de tout autre sujet à la demande de l'une des parties

Article 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, les Collectivités et l'Entreprise peuvent être à l'initiative de propositions de modifications ou d'évolutions de l'offre de référence.

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

Article 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 telles que définies à l'article 7.1.g).

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement les Collectivités, dans un délai minimum de huit jours, **sauf situation imprévisible et/ou d'urgence.**

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 ; Ceci afin que l'entreprise prenne les mesures d'exploitation nécessaires et informe efficacement les usagers.

Dans le cas de travaux prévisibles sur la voirie, les Collectivités demanderont à leurs services techniques de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

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

Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

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

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Les moyens supplémentaires sont calculés sur la base d'un devis détaillé fourni par l'Entreprise. Les coûts unitaires figurant dans ce devis devront correspondre aux coûts unitaires annexés au contrat d'exploitation de type 2.

Article 5-4 - Modifications pérennes

a) Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF, de la Collectivité ou du Département

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 de la Collectivité.

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 de référence, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

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, 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 à la collectivité, au plus tard le 15 janvier, l'annexe B1 qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans le courant de l'année précédente.

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 de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

b) Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la Délibération du STIF du 13 décembre 2006, les Collectivités sont consultées lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

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. 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.

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 du STIF de ces modifications dans le cadre d'un co-financement 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 d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les offres considérées en tout ou partie comme purement d'intérêt local feront l'objet d'un financement des Collectivités, qui sera discuté en Comité de suivi de la convention.

Les critères d'appréciation des Collectivités pour un co-financement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- *Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes, etc...*
- *Efficacité de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits*

Article 6 - Mise à disposition des biens par les Collectivités

Article 6-1 - Biens mis à disposition par les Collectivités

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à sa disposition.

A la date d'effet de la présente convention, sont affectés à l'exploitation du service les biens suivants :

- Par la communauté d'agglomération Marne et Chantereine : la gare routière de Chelles située Place du Grand Jardin, comprenant 15 postes à quai, un local

conducteurs (avec salle de repos et sanitaires), un local d'information (multitransporteurs) et de vente de titres de transport, du mobilier urbain (abris, bancs, corbeilles,...), sachant que l'Entreprise devra se conformer aux dispositions en vigueur dans le cadre de la gestion de cette gare routière et respecter les consignes données par le gestionnaire dans le cadre de ses missions et prérogatives, notamment, par rapport à la gestion des mouvements des bus, l'affectation des quais, etc...

- Par la communauté d'agglomération Marne et Chantereine : la mini gare routière du Rond Point des Sciences à Chelles, comprenant 4 postes à quai.
- Par la commune de Chelles : la gare routière de la Cité Scolaire qui comporte une dizaine de postes à quai.
- Par les communes qui composent le syndicat de transport et la communauté d'agglomération Marne et Chantereine : les 250 points d'arrêt du réseau APOLO7 (hors ligne 13) matérialisés au sol par un zébra et, dans plus de 70% des cas, dotés d'un trottoir de 19 centimètres de haut permettant d'être qualifié d'accessible aux personnes à mobilité réduite.
- Par les communes qui composent le Syndicat et la communauté d'agglomération Marne et Chantereine : le mobilier urbain équipant les points d'arrêt (abris voyageurs, bancs, corbeilles).
- Par les communes qui composent le Syndicat de transport et/ou la communauté d'agglomération Marne et Chantereine et dans le respect des différents contrats existants et en vigueur (de mise à disposition, de fourniture, d'entretien et de réparation) : les abris voyageurs équipant les points d'arrêt.
- Par le Département : le mobilier urbain mis à disposition des communes qui composent le Syndicat, équipant une partie des points d'arrêts du réseau Apolo 7 (abris voyageurs équipés d'un cadre horaire et bancs)

La (ou les) Collectivité(s) compétente(s) étudie(nt) 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.

Il est rappelé que les poteaux d'arrêt sont aujourd'hui propriété de l'Entreprise qui, à ce titre, fait son affaire de toutes les opérations de nettoyage, d'entretien, de réparation, d'habillage aux identités visuelles et logos, d'affichage de l'information voyageurs et de déplacements, que ceux-ci soient de son fait ou non.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention. Il est annexé à la présente convention (**Annexe B.6**).

Cet inventaire est mis à jour par les Collectivités au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par les Collectivités sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques des Collectivités et sous leur entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre les Collectivités citées au présent article, pour quelque motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge des Collectivités par la présente convention.

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par les collectivités

L'entretien des biens cités plus haut est assuré par :

- Pour la gare routière de Chelles: par le gestionnaire du site, dans le cadre du contrat de gestion et d'exploitation passé avec la communauté d'agglomération Marne et Chantereine ;
 - Pour la mini gare routière du Rond Point des Sciences : par la communauté d'agglomération Marne et Chantereine ;
 - Pour la gare routière de la Cité Scolaire de Chelles : par la Ville de Chelles ;
 - Pour la partie « voirie » des points d'arrêt : par les communes compétentes ou la communauté d'agglomération Marne et Chantereine (pour les voies communautaires);
 - Pour le mobilier urbain équipant les points d'arrêt (abris voyageurs, bancs, corbeilles): par les communes compétentes composant le syndicat de transport et la communauté d'agglomération Marne et Chantereine ;
 - Pour les abris voyageurs du Conseil Général de Seine et Marne : le Département ;
 - Pour les abris voyageurs relevant d'un contrat avec un fournisseur : selon ce qui est prévu dans le contrat.
- L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, des biens pour lesquels elle est mandatée (gare routière de Chelles, dans le cadre d'un contrat de gestion

Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau

Article 7-1 - Suivi du réseau

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

De manière générale, l'Entreprise s'engage à fournir toutes informations et à apporter au Syndicat et au Département, les moyens nécessaires à leur prise de décision.

a) Suivi par les Collectivités 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 contrôle 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.

b) Comités des usagers

Le Syndicat met en place des comités des usagers des lignes du réseau APOLO7 permettant une concertation privilégiée entre le syndicat de transport, l'Entreprise et les utilisateurs des bus.

Des rencontres périodiques sont organisées entre les usagers, le Syndicat et l'Entreprise. Les remarques, les critiques, les explications et les propositions constructives des usagers ont pour but d'améliorer la qualité du service de transport. Pour le Syndicat, ces réunions de concertation constituent un espace où l'évolution de la qualité du service peut être appréciée avec une vision d'usagers.

Ces comités des usagers institués par le Syndicat ne peuvent se substituer aux instances décisionnaires prévues par la présente convention ou les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

c) 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. Sur le réseau APOLO7, les agents de conduite disposent d'une tenue uniforme qu'ils doivent porter lorsqu'ils sont en service.

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. Les projets d'information voyageur nécessitant des investissements importants tels que le déploiement de SAEIV sont destinés à être traités au cas par cas pour voie de subventionnement d'investissements sur la base de dossiers techniques et financiers détaillés. Les éventuels surcoûts de fonctionnement strictement liés aux fonctions d'informations voyageurs seront étudiés conjointement et

seront intégrés à la convention et/ou au contrat d'exploitation par voie d'avenant sous réserve d'acceptation par le STIF.

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.

d) Information des mairies et des voyageurs.

L'Entreprise de transport est tenue de diffuser les plans de lignes et les fiches horaires à jour, au minimum, à l'ensemble des communes du bassin, aux sièges de la communauté d'agglomération Marne et Chantierine et du Syndicat de transport du bassin chellois et des communes environnantes, à l'accueil RézoPlus Espace transports (accueil clients de la gare routière de Chelles), aux accueils des gares desservies par le réseau de transport APOLO7, aux accueils des parcs relais ainsi qu'au Département.

Elle veillera à renouveler la diffusion de ces documents en cas de modifications et ce, dans un délai raisonnable avant leur mise en service.

e) Suivi de l'usage

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

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir du début du CT2)
- Usage par ligne

Il doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

f) 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 type 2)
- Offre par ligne
- Offre non réalisée par ligne

L'Entreprise alerte les Collectivités sur les problèmes de circulation et d'aménagement de voirie ainsi que leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre

g) 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, 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 conclu entre les parties.

h) 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 5.4 a)).

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).

Article 7-2 - Relations avec les voyageurs

a) Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel, et tient un registre des réclamations. Elle transmet aux Collectivités une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire. Cette synthèse annuelle des réclamations met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions pour y remédier.

Les réclamations reçues par le Syndicat sont traitées par lui soit directement, soit après avoir demandé des éléments de réponse à l'Entreprise. Dans tous les cas, ces réclamations sont transmises à l'Entreprise pour être intégrées au registre des réclamations.

Les réclamations reçues par le Département et les Mairies du bassin de transport sont transmises au Syndicat qui les traite soit directement, soit après avoir demandé des éléments de réponse à l'Entreprise. Ces réclamations sont également transmises à l'Entreprise pour être intégrées au registre des réclamations.

b) Comité local des transports

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, peut être 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, les membres du comité des usagers des transports locaux, des associations d'usagers des transports, des associations locales, des conseils de quartiers, des responsables d'établissements scolaires, des conseils de 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 invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

c) Plan de transport adapté et informations 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 figurent en **Annexe B.3** 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.

Article 7-3 – Aménagement de la voirie et gestion des espaces publics

a) Fluidité du réseau

Le Syndicat s'engage à coordonner les actions des collectivités compétentes en matière de gestion des voiries afin d'améliorer les conditions de circulation des bus sur le territoire du bassin chellois. Il fait étudier par les collectivités compétentes en matière de gestion des voiries les demandes et suggestions de l'Entreprise permettant d'améliorer les conditions de circulation des bus sur le territoire du bassin chellois.

Le Département s'engage, sur proposition de l'Entreprise ou du Syndicat, à étudier les améliorations possibles des conditions de circulation des bus sur les voies dont elle a la compétence.

b) Programmation d'aménagements de voiries

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

Les Collectivités proposent tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

Par exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux ...

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.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent être réinjectés dans l'offre ou permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

c) Aménagements de points d'arrêt

Le Syndicat pourra étudier l'implantation de points d'arrêt supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des points d'arrêts et des abris voyageurs ;
- à terme, les abris voyageurs doivent disposer d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- à terme, les abris doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs des points d'arrêt.

En cas de dégradation des poteaux et/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 par le personnel de l'Entreprise de la dégradation ou communication de l'information par les Collectivités ou toute autre source.

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.

Le Comité des usagers de la ligne (ou des lignes) concernée(s) sera également consulté, pour avis.

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

d) Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur leur territoire, les Collectivités peuvent prendre en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et les Collectivités sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre aux Collectivités toute information sur le réseau leur permettant 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 du réseau Apolo7.

e) Autres coordinations

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

f) Accessibilité

Les lignes retenues au SDA

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 en **annexe B4**.

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

Les Collectivités ont fait de la mise en accessibilité une priorité de leurs actions. Le Syndicat fera ses meilleurs efforts afin de rendre accessible la grande majorité des lignes du réseau à échéance 2013.

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 et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessible).

La constitution et la mise à jour de la base accessibilité

Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile

de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

Le Syndicat s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.

Dans le cas où le Syndicat constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit au Syndicat un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur Excel normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » annexée à la présente convention (**Annexe B.4.1**).

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire du Syndicat sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe au Syndicat de :

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;
- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ; Proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- Le Syndicat présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « *base accessibilité des points d'arrêts* » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par le Syndicat et les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire, le Syndicat devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous format Excel conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par la collectivité, elle est envoyée par le Syndicat et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Un groupe de travail avec des représentants de Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

g) Gares routières

Sur le territoire du bassin chellois, seule la gare routière de Chelles constitue, à la date de signature de la présente convention, un espace géré, conformément aux dispositions du Schéma Directeur des gares routières d'Ile de France.

La collectivité compétente assurant toutes les prérogatives du propriétaire du site est la Communauté d'agglomération Marne et Chantereine.

Dans ce cadre, le Syndicat s'engage à assurer, avec la Communauté d'agglomération, un partenariat permettant de mener, sur la gare routière de Chelles et en dehors, des actions coordonnées permettant un fonctionnement cohérent des services de transport.

Article 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...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

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 STIF, 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. 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.

Article 8-2 - Habillage 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 ont validé l'habillage des véhicules qui figure en **Annexe B.9**. Ce nouvel habillage sera mis en place dès 2010.

L'Entreprise et/ou les Collectivités feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau) pour les véhicules réceptionnés postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente convention.

Article 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.
- Les logos des Collectivités devront 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 leur site 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 l'Entreprise sur les abris voyageurs conformément au SDIV (bandeau indices de ligne...) dès lors que les abris disposent des cadres nécessaires.

Les 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 le site 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 lorsqu'il existe.

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.

Article 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 A2** 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.

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'article Article 9-2 - 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 les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

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

- Annexe A.1 : synthèse des modifications de l'offre de référence
- Annexe B.6 : Biens mis à la disposition par les Collectivités
- Annexe B.7 : Liste des points d'arrêts des lignes entrant dans le champ de la contractualisation
- Annexe B.8 : Liste des points de vente dépositaires de l'Entreprise STBC

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 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 B.2** 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 les Collectivités 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 selon les termes du tableau ci-dessous.

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	7 425	7 473	7 469	7 459	7 347	7 262	7 249

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera une contribution financière forfaitaire annuelle d'un montant de l'ordre de 5,4 M€ HT.

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution du STIF	5 413	5 457	5 454	5 438	5 318	5 231	5 215

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

Article 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 annuelle forfaitaire actualisable d'un montant de :

- pour le Conseil Général de Seine-et-Marne : 47 000,00 € HT valeur économique 2008 (TVA en sus) ;
- pour le Syndicat : 1 381 000,00 € valeur économique 2008 (non soumis à TVA).

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acompte par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture d'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre).

La participation du Syndicat et du Département sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention. L'Entreprise adressera la facture de régularisation au Syndicat et au Département, sur la base de l'indexation définitive, au 31 mars de l'année N +1.

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

Article 11 - Résiliation.

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

Dans l'éventualité où une partie 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.

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 d'indemnité par les Collectivités à l'Entreprise.

La résiliation de la présente convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de type 2 à un ajustement du service de référence.

Article 12 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités des conventions existant préalablement entre les Collectivités et l'Entreprise (convention pour la gestion des services de transports publics de voyageurs du réseau APOLO7 signée le 27 juin 2005 ...).

Article 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,
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.

TITRE II - ANNEXES

A) Annexes communes

Annexe A.1 : Synthèse des modifications de l'offre de référence

B) Annexes circonstanciées

Annexe B.1 : Liste des lignes composant le périmètre du Réseau Apollo 7

Annexe B.2 : Service de référence

Annexe B.3 : Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 : Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 : Formule d'indexation de la participation des Collectivités

Annexe B.6 : Biens mis à disposition par la(es) Collectivité(s)

Annexe B.7 : Liste des points d'arrêts des lignes entrant dans le champ de la contractualisation

Annexe B.8 : Liste des points de vente dépositaires de l'Entreprise STBC

Annexe B.9 : Livraison des véhicules

Annexe B.10 : Liste des abris voyageurs mis à disposition par le Conseil Général de Seine-et-Marne aux communes

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Président

Sophie MOUGARD

Thierry VARIN

Les Collectivités,

Pour le SITBCCE
Le Président

Pour le Conseil Général de Seine et Marne
Le Président

Bernard GARNIER

Vincent EBLE