

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COLLECTIVITES / SOCIETE  
DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT  
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU PEP'S**

La présente convention est établie entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme Sophie Mougard autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 8 décembre 2010.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**Le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes**, Etablissement public de coopération intercommunale, dont le siège est situé au 1 rue du Champ Pillard, 77400 Saint-Thibault-des-Vignes, représentée par son Président M. Olivier Bourjot, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...2010]

Ci après dénommé le « Syndicat »,

d'une deuxième part,

ET

**Le Conseil Général de Seine-et-Marne**, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun Cedex représentée par son Président, autorisé à signer la présente par la décision en date du [...2010]

Ci-après dénommé le « Département »,

d'une troisième part,

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

La société **LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE**, société par actions simplifiée au capital de 4.601.610 €, dont le siège social se trouve à LAGNY SUR MARNE (77400), 21-23, rue Jacquard, immatriculée au

Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 334 571 379 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

ET

La société **CENTRE DE RESERVATION EUROPE AUTOCAR**, société par action simplifiée au capital de 193.980 Euros, dont le siège social se trouve à Lagny sur Marne (77400), 23-25 rue Jacquard, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 745 550 913 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

ET

La société **TRANSPORTS MARNE ET MORIN**, société par actions simplifiée unipersonnelle au capital de 5.027.106 €, dont le siège social se trouve à MEAUX (77100), 34-36, rue Paul Barenne, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 419 280 151 et représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, agissant en qualité de Président,

Ensemble ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « 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 .....	7
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre.....	8
Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités.....	12
Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau.....	14
Article 8 - Communication .....	22
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant .....	24
Article 10 - Engagements financiers des Parties. ....	25
Article 11 - Résiliation.....	27
Article 12 - Autres conventions .....	27
Article 13 - Règlement des litiges .....	27
TITRE II - Annexes.....	29

## CHAPITRE II - Préambule

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

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

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 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 n° 49-1473 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1<sup>er</sup> 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 2<sup>nd</sup> 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 alors applicables.

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

Les collectivités sont des partenaires essentiels qui partagent et renforcent par leur action historique les objectifs définis par le STIF. Elle entend, 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 son 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 cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

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

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

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d’exploitation de type 2 et l’emportent sur ces dernières en cas de divergence 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 qui souhaitent accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de type 2 ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les Collectivités accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau PEP'S desservant les communes de Chessy, Serris, Magny-Le-Hongre, Thorigny-Sur-Marne, Ozoir-la-Ferrière, Pontcarré, Collégien, Torcy, Dampmart, Claye-Souilly, Annet sur Marne, Carnetin, Lagny-Sur-Marne, Gouvernes, Chanteloup-En-Brie, Ferrières, St-Thibault-Des-Vignes, Bussy-St-Georges, Tournan-En-Brie, Montévrain, Coupvray, Esbly, Jablines, Lesches, , Chalifert, Pomponne, Guermantes, Conches-sur-Gondoire, Bailly Romainvilliers, Villeneuve Saint-Denis, Villeneuve le Comte, Favières, Bussy-Saint-Martin et Jossigny défini dans le contrat d'exploitation de type 2 n° 35 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<sup>er</sup> janvier 2011 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 de la convention partenariale sont les suivantes :

Code STIF			Origine-Destination
007	007	050	CHESSY (Chessy Gares) - SERRIS (RER)
007	007	054	CHESSY (Chessy Gares) - MAGNY-LE-HONGRE (Hôtels val de France)
051	051	007	POMPONNE - POMPONNE
051	051	012	THORIGNY-SUR-MARNE - THORIGNY-SUR-MARNE
051	051	013	OZOIR-LA-FERRIERE (SNCF) - PONTCARRE - COLLEGIEN - TORCY (RER)
051	051	014	THORIGNY-SUR-MARNE (Gare) - DAMPMART - THORIGNY-SUR-MARNE (Gare)
051	051	015	THORIGNY-SUR-MARNE - CLAYE-SOUILLY (GARE)
051	051	021	LAGNY-SUR-MARNE (S.N.C.F.) - GOUVERNES - TORCY (R.E.R.)
051	051	022	CHANTELOUP-EN-BRIE (Orée du Bois) - BUSSY ST GEORGES (RER) - FERRIERES (Paris)
051	051	023	CHESSY (Chessy Gares) - LAGNY-SUR-MARNE (Gare SNCF)
051	051	025	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - ST-THIBAULT-DES-VIGNES - TORCY (RER)

051	051	026	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - BUSSY-ST-GEORGES (RER)
051	051	029	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - TORCY (RER)
051	051	032	TOURNAN-EN-BRIE (Tournan RER) - SERRIS (RER)
051	051	034	SERRIS (RER) – MAGNY LE HONGRE - CHESSY (Chessy Gares)
051	051	037	LAGNY-SUR-MARNE (SERVICE URBAIN) - ST-THIBAULT-DES-VIGNES
051	051	042	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - SERRIS (RER)
051	051	043	SERRIS (RER) - CHESSY (Chessy Gares)
051	051	044	SERRIS (RER) - BUSSY-ST-GEORGES (Auriol)
067	067	006	COUPVRAY - ESBLY – CHESSY (Chessy Gares)
051	267	024	JABLINES - CHESSY (Chessy Gares)
067	067	014	ESBLY (GARE SNCF) - JABLINES (RUE DE LA MARNE)

Elles sont également définies en **Annexe B.1**.

#### **Article 4 - Le comité de suivi**

##### **Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi**

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

Ce comité sera présidé par le STIF. Le Syndicat intercommunal en assurera la vice-présidence. Il se réunit annuellement et successivement dans les locaux de chacune des Collectivités.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse de l'une ou l'autre des parties. La partie demanderesse devra alors avancer les motifs justifiant la tenue d'une telle réunion.

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 PEP'S et de guider son évolution.

##### **Article 4-2 - Organisation du comité de suivi**

Les parties de la présente convention se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle du comité de suivi. Cette réunion devra se tenir au cours du premier trimestre de chaque année, après restitution du rapport annuel d'activité prévu au contrat de type 2.

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les Collectivités dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion, sous réserve d'en avertir les autres parties au plus tard trois semaines avant la session du Comité de Suivi.

L'Entreprise transmet aux Collectivités, un mois avant la réunion annuelle, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère technique et financier, et les éléments relatifs à la qualité de service sur le réseau, 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.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties. Le compte rendu sera établi à tour de rôle par le STIF et les Collectivités.

### **Article 4-3 - Attributions**

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

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... ;
- De l'évolution de la vitesse commerciale
- De l'évolution de la fréquentation du réseau,
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'Article 5
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire des Collectivités, ainsi que de l'accessibilité PMR du matériel roulant ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- Des participations financières des partenaires
- Bonus, malus et pénalités
- De la politique commune de communication
- De l'information voyageurs
- Et de tout autre sujet à la demande d'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, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

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

#### **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 ses missions telles que définies à l'Article 7-1-1-f.

Sous réserve de cet accord, l'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, et s'engage à informer la clientèle dans les meilleurs délais et au minimum 8 jours avant, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

Le Syndicat, quant à lui, relaiera l'information auprès de ses collectivités membres.

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

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

Le Département informera l'Entreprise et le Syndicat, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie départementale et des manifestations éventuelles, ceci afin que l'Entreprise prenne les mesures d'exploitation nécessaires et qu'elle en informe efficacement la clientèle.

Le Syndicat s'engage à être un relai efficace entre ses Collectivités membres et l'Entreprise afin que cette dernière soit informée des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires et qu'elle en informe efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, les Collectivités demanderont à leurs services respectifs compétents de transmettre à l'Entreprise et au Syndicat 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 annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

### ***Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière***

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention 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, sur la base du ou des scénarios soumis, dans un délai de 7 jours ouvrés maximum.

### ***Article 5-4 - Modifications pérennes***

#### ***a. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou des Collectivités***

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable des Collectivités dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -f ci-dessous.

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, avec l'accord du Syndicat et du STIF. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

Dans ce cadre, les Collectivités et l'Entreprise devront nécessairement se concerter afin de s'entendre sur la répartition, entre chacune d'elles, des 2% de variation de l'offre applicables sur l'ensemble du réseau.

En cas de désaccord, il revient au STIF de statuer en dernier ressort sur la répartition des 2% de variation de l'offre. Le STIF notifiera sa décision aux parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

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 envoie aux Collectivités une copie des modifications effectuées et présentées au STIF.

L'Entreprise fournira au STIF et aux Collectivités au 15 janvier l'**Annexe A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence au cours 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, après avoir pris l'avis des Collectivités.

#### ***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 cofinancement 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.

Le cofinancement par le Département des modifications du service de référence concernent les lignes mentionnées ci-dessous :

Code STIF			Origine-Destination
007	007	050	CHESSY (Chessy Gares) - SERRIS (RER)
007	007	054	CHESSY (Chessy Gares) - MAGNY-LE-HONGRE (Hôtels val de France)
051	051	007	POMPONNE - POMPONNE
051	051	012	THORIGNY-SUR-MARNE - THORIGNY-SUR-MARNE
051	051	013	OZOIR-LA-FERRIERE (SNCF) - PONTCARRE - COLLEGIEN - TORCY (RER)
051	051	014	THORIGNY-SUR-MARNE (Gare) - DAMPMART - THORIGNY-SUR-MARNE (Gare)
051	051	015	THORIGNY-SUR-MARNE - CLAYE-SOUILLY (GARE)

051	051	021	LAGNY-SUR-MARNE (S.N.C.F.) - GOUVERNES - TORCY (R.E.R.)
051	051	022	CHANTELOUP-EN-BRIE (Orée du Bois) - BUSSY ST GEORGES (RER) - FERRIERES (Paris)
051	051	023	CHESSY (Chessy Gares) - LAGNY-SUR-MARNE (Gare SNCF)
051	051	025	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - ST-THIBAUT-DES-VIGNES - TORCY (RER)
051	051	026	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - BUSSY-ST-GEORGES (RER)
051	051	029	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - TORCY (RER)
051	051	032	TOURNAN-EN-BRIE (Tournan RER) - SERRIS (RER)
051	051	034	SERRIS (RER) – MAGNY LE HONGRE - CHESSY (Chessy Gares)
051	051	037	LAGNY-SUR-MARNE (SERVICE URBAIN) - ST-THIBAUT-DES-VIGNES
051	051	042	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - SERRIS (RER)
051	051	043	SERRIS (RER) - CHESSY (Chessy Gares)
051	051	044	SERRIS (RER) - BUSSY-ST-GEORGES (Auriol)
067	067	006	COUPVRAY - ESBLY – CHESSY (Chessy Gares)
051	267	024	JABLINES - CHESSY (Chessy Gares)

Les critères d'appréciation des Collectivités, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes, offre insuffisante, adaptation de l'offre aux besoins scolaires etc....
- Efficience de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains, besoins satisfaits et estimation du niveau de trafic induit par la modification.

## **Article 6 - Mise à disposition de 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, les Collectivités affectent gratuitement à l'exploitation du service les biens visés à l'Annexe B.6 :

- Par le Département : le mobilier urbain mis à disposition des collectivités qui composent le Syndicat, équipant une partie des points d'arrêts du réseau Pep's (abris voyageurs équipés d'un cadre horaire et d'un banc)
- Par les collectivités membres du Syndicat :
  - les 550 points d'arrêt du réseau Pep's
  - le mobilier urbain équipant les points d'arrêt : bancs et corbeilles, 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 équipés, ou non, d'un cadre horaire.
  - Les Bornes d'Information Voyageurs.

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, réalise les opérations de nettoyage, d'entretien courant, de réparation, d'habillage aux identités visuelles et logos, d'affichage de l'information voyageurs.

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.

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 pour quel que 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 les abris voyageurs du Conseil général de Seine-et-Marne : le Département
- Pour les abris voyageurs appartenant aux collectivités : les collectivités propriétaires.
- Pour les abris voyageurs relevant d'un contrat avec un fournisseur : selon les modalités du contrat.
- Pour la partie « voirie » des points d'arrêt : par les Communes compétentes composant le Syndicat
- Pour le mobilier urbain équipant les points d'arrêt (bancs, corbeilles): par les communes compétentes composant le Syndicat
- Pour les Bornes d'Informations Voyageurs : l'Entreprise

Dans ce cadre, 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, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par les Collectivités, propriétaires.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition des Collectivités et sera présenté lors de la réunion annuelle du Comité de Suivi.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent aux Collectivités pour les biens dont elles sont propriétaires ;

- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations et des abords de ces dernières.

L'Entreprise assure, en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

### **Article 6-3 - Retour des biens**

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété des Collectivités et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre les Collectivités et l'Entreprise. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'Article 11 - ci-dessous, les Collectivités et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaires à l'exploitation du service.

## **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, aux Collectivités 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 aux Collectivités les moyens nécessaires à leur prise de décision.

#### **a. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs**

Les Collectivités peuvent contrôler 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 communiqueront au STIF les résultats des enquêtes et contrôles, et alerteront le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira les Collectivités des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention. Dans un second temps, l'Entreprise sera informée des enquêtes menées respectivement par le STIF et/ou les Collectivités afin qu'elle puisse prendre rapidement les mesures correctives qui s'imposent.

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 prévues au contrat de type 2.

#### **b. 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, en répondant strictement aux engagements de qualité de service détaillés dans le Contrat de Type 2.

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

L'Entreprise s'engage à continuer à participer aux réunions trimestrielles de qualité de service, organisées par le Syndicat, qui n'ont cependant pas vocation à être des instances décisionnaires.

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 par voie de subventionnement d'investissements sur la base des dossiers techniques et financiers détaillés. Les éventuels surcoûts de fonctionnement strictement liés aux fonctions d'information voyageur seront étudiés conjointement et seront intégrés à la convention et/ou contrat d'exploitation par voie d'avenant sous réserve d'acceptation du 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.

Afin de s'assurer de la bonne qualité de service sur le réseau, l'Entreprise s'engage à réaliser une enquête satisfaction tous les deux ans sur l'ensemble des lignes du réseau. Les parties signataires de la présente convention en seront informées au préalable.

### **c. 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 de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter les Collectivités et le STIF sur les graves problèmes de charge rencontrés.

### **d. Suivi de l'offre**

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

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

L'Entreprise alerte les Collectivités sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre

### **e. 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.
- 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, leur avis 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.

**f. 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 5-3) 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). Pour les modifications relevant de l'article 5-3, l'Entreprise fournira également aux Collectivités et au demandeur un devis.

**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 s'engage à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai maximum de deux semaines pour les courriers et dans un délai de cinq jours pour les courriels et les appels téléphoniques.

Elle transmet aux Collectivités une synthèse récapitulative trimestrielle, classée par cause de réclamation, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Elle transmet au Syndicat copie du registre complet des réclamations.

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

Les réclamations reçues par le Département ou en mairie sont transmises à l'Entreprise qui les traite soit directement, soit après avoir demandé des éléments de réponse au Syndicat. Pour chaque réponse à une réclamation par courrier ou par mail (hors réponses forum), les Collectivités initialement destinataires seront en copie. L'Entreprise intégrera ces réclamations au registre des réclamations.

Pour les réclamations relatives à l'offre de transport, aux aménagements et aux infrastructures de voirie, l'Entreprise devra nécessairement consulter préalablement le Syndicat sur le projet de réponse qu'elle compte envoyer à l'utilisateur.

**b. Comité Local des Transports**



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

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

Ce comité est réuni chaque année par les Collectivités qui en assurent une présidence tournante. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la Collectivité et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des responsables d'établissements scolaires, 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 information en cas de perturbation**

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF et les Collectivités doivent 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 ainsi qu'aux Collectivités au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

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

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

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en **Annexe 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. Elle veille également à informer les communes desservies et les chefs d'établissements scolaires.

Les Collectivités contribuent au respect du plan de transport adapté local et informent le STIF, lorsqu'elles le peuvent, de toute anomalie constatée dans l'application du contrat en cas de grève.

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

### **Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage**

#### **a. Fluidité du réseau**

Le Syndicat s'engage, sur proposition de l'Entreprise ou du Département, à étudier les améliorations possibles des conditions de circulation des bus Il pourra également constituer un relai efficace sur ce point entre les communes membres et les autres parties signataires de la présente convention partenariale.

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 Département s'engage à favoriser, en lien avec les communes concernées (pour les routes départementales situées en agglomération) l'harmonisation des politiques de circulation sur le territoire du réseau Pep's pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Le Syndicat s'engage, en étant force de proposition et de lobbying, 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.

A titre d'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.

Dans ce cadre, au gré des aménagements de voirie (sites propres, priorités aux feux, notamment) et des améliorations réalisées par les collectivités membres du Syndicat, et, le cas échéant, par le Département sur les voiries dont ils sont respectivement gestionnaires, et au fur et à mesure des gains de temps de parcours ainsi constatés, l'Entreprise s'engage à ajuster les temps de parcours sur les lignes qu'elle exploite.

#### **c. Aménagements d'arrêts**

Le Syndicat, en concertation avec le Département, les collectivités concernées et l'Entreprise, étudiera l'installation, le déplacement ou la suppression de points d'arrêts supplémentaires, notamment :

- L'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris-voyageurs ;
- Toute création, déplacement ou suppression d'arrêt doit obtenir l'accord préalable de la commune concernée et du gestionnaire de voirie
- à terme, les abris voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique
- les arrêts doivent favoriser l'accessibilité aux transports en commun, et cela pour tous les handicaps.

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

#### **d. Etudes / Rôle d'expertise locale**

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, les Collectivités ont la possibilité de 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 réseau.

#### **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. Gares routières**

##### **1. Entretien des espaces publics supports des gares routières**

En leur qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, les collectivités membres du Syndicat s'engagent à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces, dans les conditions, le cas échéant, d'un contrat en déléguant la gestion à un tiers.

##### **2. Gestion des fonctions transports des gares routières**

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et les Collectivités concernées conviennent d'un commun accord que les propriétaires des gares, en concertation avec les Collectivités, assurent la gestion des gares routières.

La gestion des gares routières peut être déléguée à un tiers.

A la date de signature de la présente Convention, il n'y a pas d'application de redevances aux départs au sens du Schéma Directeur des Gares Routières, sur les gares routières desservies.

#### **Article 7-4 - Accessibilité**

##### **a. Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mise en œuvre, travaux**

Les lignes retenues au titre du SDA et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent en **Annexe B.4**.

Cette annexe mentionne, pour chacune de ces lignes, l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour les Collectivités, celles-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de leurs actions.

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

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

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

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

##### **b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt**

b/ 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'arrêt des lignes de bus situées sur son territoire. A cet effet, le Département s'engage à lui transmettre les éléments nécessaires concernant les points d'arrêts situés sur RD hors agglomération. Le Syndicat s'engage notamment à faire son affaire avec les communes membres de la mise à jour de cette base.

En début de convention, le STIF fournit aux Collectivités 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 normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » qui sera communiquée aux collectivités dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Pour chacun des points d'arrêts identifiés présents sur les communes concernées, le tableur mentionnera :

- les identifiants STIF et transporteurs garantissant notamment leur traçabilité ;
- les coordonnées géographiques permettant une exploitation par un SIG ;
- l'adresse dès lors qu'elle est connue ;
- le nom de la commune et les lignes qui le desservent.

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire du réseau PEP'S 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 ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; 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, sur la base des éléments fournis par les communes et le Département un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts desservis par le réseau PEP'S 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 les Collectivités 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 forme de tableur 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 le Syndicat, 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.

## **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, les Collectivités 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 au niveau régional. 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 soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques des Collectivités et de l'Entreprise.

Les Collectivités et le STIF ont validé l'habillage des véhicules aux couleurs communes. 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 et qui figurent en annexe B7.

Le matériel devra aussi être habillé localement selon les principes définis par le STIF et les Collectivités.

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir de janvier 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité. Il est entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- Peinture vif argent 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteur + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs collectivités + pose (selon la charte) : 100% collectivités

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage proposé. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

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

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

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.

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 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 les Collectivités, en copropriété avec le STIF.

La propriété des dénominations de réseaux actuels détenus par l'Entreprise ainsi que leur représentation visuelle doivent être cédées au STIF et à la Collectivité Locale, afin que ces derniers en soit seuls propriétaires.

Le Syndicat des transports des secteurs III et IV Marne la Vallée 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 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'Article 4-1 -, 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.4 : Schéma Directeur d'Accessibilité
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités



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€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	17 995	18 041	18 050	18 032	18 131	18 177	18 233

### **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 à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	13 360	13 492	13 497	13 455	13 558	13 590	13 645

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata 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 forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

- SIT secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée : 1 138 000 € H.T. en 2010 puis 1 147 000 € HT de 2011 à 2016
- Le Département (au titre des lignes énumérées ci-dessous): 300 839€ H.T. en valeur économique 2011

Code STIF	Origine-Destination
007 007 050	CHESSY (Chessy Gares) - SERRIS (RER)

007	007	054	CHESSY (Chessy Gares) - MAGNY-LE-HONGRE (Hôtels val de France)
051	051	007	POMPONNE – POMPONNE
051	051	012	THORIGNY-SUR-MARNE - THORIGNY-SUR-MARNE
051	051	013	OZOIR-LA-FERRIERE (SNCF) - PONTCARRE - COLLEGIEN - TORCY (RER)
051	051	014	THORIGNY-SUR-MARNE (Gare) - DAMPMART - THORIGNY-SUR-MARNE (Gare)
051	051	015	THORIGNY-SUR-MARNE - CLAYE-SOUILLY (GARE)
051	051	021	LAGNY-SUR-MARNE (S.N.C.F.) - GOUVERNES - TORCY (R.E.R.)
051	051	022	CHANTELOUP-EN-BRIE (Orée du Bois) - BUSSY ST GEORGES (RER) - FERRIERES (Paris)
051	051	023	CHESSY (Chessy Gares) - LAGNY-SUR-MARNE (Gare SNCF)
051	051	025	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - ST-THIBAULT-DES-VIGNES - TORCY (RER)
051	051	026	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - BUSSY-ST-GEORGES (RER)
051	051	029	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - TORCY (RER)
051	051	032	TOURNAN-EN-BRIE (Tournan RER) - SERRIS (RER)
051	051	034	SERRIS (RER) – MAGNY LE HONGRE - CHESSY (Chessy Gares)
051	051	037	LAGNY-SUR-MARNE (SERVICE URBAIN) - ST-THIBAULT-DES-VIGNES
051	051	042	LAGNY-SUR-MARNE (SNCF) - SERRIS (RER)
051	051	043	SERRIS (RER) - CHESSY (Chessy Gares)
051	051	044	SERRIS (RER) - BUSSY-ST-GEORGES (Auriol)
067	067	006	COUPVRAY - ESBLY – CHESSY (Chessy Gares)
051	267	024	JABLINES - CHESSY (Chessy Gares)

En année pleine, cette participation est payable à terme échu chaque trimestre sur facture. Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n-1 ».

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

#### **10.4 La distribution des titres locaux**

Les communes regroupées au sein du Syndicat peuvent délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF. En particulier, elles peuvent distribuer le Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-4), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage fixées par le Syndicat, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.

Les titres locaux dénommés Carte Fuschia dont le tarif est de 150€ TTC peuvent être utilisés sur le réseau Pep's jusqu'au 31/12/2011. Les parties s'engagent à se rencontrer, avant le 30 juin 2011, afin de définir, et de valoriser financièrement, les titres de transport régionaux de substitution aux titres locaux existants. En 2012, la contribution forfaitaire de la Collectivité sera alors ajustée en fonction de l'estimation de recettes des titres de transport de substitution pour maintenir sa contribution totale. Un avenant sera signé entre les parties afin de prendre en compte la solution retenue et les modalités financières qui en découlent. Sans accord entre la Collectivité, le transporteur et le STIF au 31/12/2011, les titres locaux ne seront plus valables sur le réseau Pep's.

#### **10.5 Contributeurs tiers à l'offre de référence**

Une partie de l'offre de référence du réseau Pep'S fait l'objet de financement par des partenaires publics et privés locaux. Les contrats correspondants sont relatifs aux lignes:

- 007.007.054 avec les Hôtels du val de France
- 007.007.050 avec les Hôtels du Val d'Europe
- 051/051/044 avec l'ASL Parc d'Activité de Bussy, la société Lafayette et la Ville de Bussy
- 051/051/015 avec la commune d'Annet-sur-Marne
- 051/051/032 avec la société Goodmann

Ces contributions financières sont inscrites dans les ressources du contrat de type 2 du réseau.

En conséquence, le comité de suivi devra être réuni exceptionnellement en cas de retrait financier partiel ou total d'un de ces contributeurs et entraînera, en dernier ressort, un ajustement correspondant de l'offre de référence.

### **Article 11 - Résiliation**

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

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

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 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 ne vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre les Collectivités et l'Entreprise que, dans la mesure où les paiements, pénalités incluses, dûs par les Collectivités à l'Entreprise au titre des prestations réalisées par cette dernière en 2009, 2010 et jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente convention, ont été effectués.

### **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 déferés au Tribunal Administratif de Paris.

## TITRE II - **Annexes**

### **A. Annexes Communes**

**Annexe A.1 Synthèse des modifications**

### **B. Annexes Circonstanciées**

**Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre de la convention partenariale**

**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 les Collectivités**

**Annexe B.7 Livrée des véhicules**

## **SIGNATAIRES**

Établie en ..... exemplaires originaux.

Fait à Paris, le .....

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

Pour les sociétés Autocars de  
Marne la Vallée et Europe  
Autocars,  
Le Président

**Sophie MOUGARD**

Pour la société Marne et Morin,  
Le Président

*Les Collectivités,*

Pour le SIT secteurs 3 4 de  
Marne la Vallée,  
Le Président,

Pour le Département de Seine-et-Marne  
Le Président,