

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNAUTE DE COMMUNES  
DU PAYS FERTOIS/CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE/  
SOCIETE DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT  
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU PAYS FERTOIS (CT2/030)**

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 39 bis 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale 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

**La Communauté de communes du Pays Fertois**, E.P.C.I. à fiscalité propre, dont le siège social se trouve 22 avenue de Rebais - 77260 LA FERTE SOUS JOUARRE représentée par Jeannine BELDENT, Présidente, autorisée à signer la présente par délibération en date du 15 décembre 2010.

Ci-après dénommée la «Communauté de communes »,

d'une deuxième part,

ET

**Le Département de Seine-et-Marne**, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex représenté par Monsieur Vincent Eblé son Président, autorisé à signer la présente par la délibération du Conseil général en date du 28 janvier 2011.

Ci-après dénommé le «Département »,

d'une troisième part,

Ci-après dénommés « les Collectivités »,

ET

**La SOCIETE Transports Marne et Morin**, société anonyme au capital de 5 027 106 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 419 280 151 000 12, dont le siège est situé 34-36 rue Paul Barennes à Meaux, représentée par Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet.

d'une quatrième part,

ET

**La SOCIETE Darche Gros**, société par actions simplifiées au capital de 1 000 923 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 301 272 035, dont le siège est situé au 24 Boulevard de la Marne, dans la zone industrielle à Coulommiers (77120), représentée par Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet.

d'une cinquième part

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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 .....	6
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.....	13
Article 8 - Communication .....	23
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant .....	25
Article 10 - Engagements financiers des Parties. ....	26
Article 11 - Résiliation.....	27
Article 12 - Autres conventions .....	27
Article 13 - Règlement des litiges .....	28
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. 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.

Il est précisé que la ligne 067-177-067 fait partie du réseau Seine-et-Marne Express. L'ensemble des dispositions de la présente convention applicables à cette ligne relève par conséquent du Département et du STIF.

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 PAYS FERTOIS desservant les communes suivantes : Mery-sur-Marne, La Ferté-sous-Jouarre, Saacy-sur-Marne, Citry, Basseville, Changis-sur-Marne, Nanteuil-sur-Marne, Sept-Sorts, Bussières, Chamigny, Jouarre, Ussy sur Marne, Luzancy, Pierrelevée, Signy-Signets, Reuil en Brie, Saint Jean les Deux Jumeaux, Sammeron, Sainte Aulde, Charly sur Marne, Coulommiers, Boitron, Sablonnières, Verdilot, Meaux, Trilport, Montdauphin, Montolivet, Saint Barthélémy, Bellot, Villeneuve sur Bellot, Orly sur Morin, Hondevilliers, Saint Ouen sur Morin, La Trétoire, Saint Cyr sur Morin, Crouettes sur Marne, Montreuil aux Lions.

Défini dans le contrat d'exploitation de type 2 n° [CT2/030] conclu avec l'Entreprise.

Cette convention définit également les conditions dans lesquelles le Département accompagne l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 pour la ligne Seine-et-Marne Express 067-177-067 « La Ferté-sous-Jouarre – Roissy-en-France » desservant les communes de La Ferté-sous-Jouarre, Lizy-sur-Ourcq, Trocy-en-Multien, Etrepilly, Marcilly, Saint-Soupplets et Tremblay-en-France (Roissypôle).

## **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 01/01/2011 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 définies en **Annexe B.1.**

## **Article 4 - Les comités de suivi**

### **Article 4-1 - Fonctionnement des comités de suivi**

**a. Le comité de suivi du Pays fertois**

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi relatif au réseau du Pays Fertois. 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. La Communauté de communes 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 Pays Fertois et de guider son évolution.

**b. Le comité de suivi de la ligne Seine-et-Marne Express n°67**

Pour la ligne n°67, un comité de suivi spécifique est instauré. Il sera présidé par le STIF. Le Département en assurera la vice-présidence.

Ce comité peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse du STIF, du Département ou de l'entreprise. 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 des dispositions relatives de la ligne n°67 de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 et de guider son évolution.

Dans un souci de bonne administration du réseau du Pays Fertois, les réunions annuelles des différents comités de suivi se dérouleront le même jour.

**Article 4-2 - Organisation des comités de suivi**

Les parties se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle des comités de suivi.

Un projet d'ordre du jour de chacun des Comités de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les Collectivités concernées telle que définit à l'article 4-1, 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 concernées, 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 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 concernées 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**

Les Comités de Suivi du Pays Fertois et de la ligne n°67 examinent chacun pour les lignes qui les concernent 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.

Les comités de suivi traitent 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 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 ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise ;
- De l'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'article Article 4-1 - ci-dessous
- Des participations financières
- Bonus, malus et pénalités
- De la politique commune de communication
- 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 -f ci-dessous

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'accord des Collectivités, et l'information de la clientèle,



doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum 8 jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

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

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

Le Département (pour la voirie départementale) informera l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires et de lui permettre d'en informer efficacement la clientèle.

La Communauté de Communes s'engage, en outre, à constituer un relai efficace entre ses communes membres et l'Entreprise afin que cette dernière dispose d'une information complète sur les perturbations et les manifestations éventuelles se déroulant sur les voiries communales respectives des communes membres.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, les Collectivités demanderont à leurs services respectifs compétents 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 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.

#### ***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. 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.

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 aux Collectivités concernées au 15 janvier l'**Annexe A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

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

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF 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 concernées 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 aux comités de suivi concernés, 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 concernées 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 aux comités de suivi dans son rapport annuel d'activités, 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'efficience 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 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, adaptation de l'offre aux besoins scolaires etc....
- Efficience de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits

Les critères d'appréciation du Département, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence de la ligne n°67 s'énoncent comme suit :

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : surcharge pérenne de courses existantes, création ou développement de pôles d'emplois, d'habitat ou d'activités d'intérêt départemental, ...
- Efficience de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains 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***

A la date d'effet de la présente convention, sont affectés à l'exploitation du service les biens ci-dessous également visés à l'Annexe B 6.

Par la Communauté de communes du Pays Fertois :

- Les abris-voyageurs : ils appartiennent à la Communauté de communes qui en assure l'entretien.
- Les gares routières : « La Rochefoucauld » et « Les Glacis »

Par le Département :

- Le mobilier urbain mis à disposition des Communes composant la Communauté de communes équipant une partie des points d'arrêt du réseau (abris- voyageurs équipés d'un cadre horaires et d'un banc).

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

Il est rappelé que les poteaux d'arrêt sont aujourd'hui propriété de l'Entreprise qui, à ce titre, réalise 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.

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 gares routières de La Rochefoucauld et des Glacis : par la Communauté de communes qui en est propriétaire.
- Pour le mobilier urbain du Conseil Général de Seine et Marne : le Département;

- Pour les abris voyageurs des communes membres de la Communauté de communes: les Communes propriétaires

Pour les abris voyageurs appartenant à la Communauté de communes : ceux-ci relèvent d'un contrat d'entretien avec un prestataire de service.

Pour la partie « voirie » des points d'arrêt : par les Communes compétentes composant la Communauté de communes

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.

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***

La mise à disposition des biens nécessaires à l'exploitation se fait à titre gracieux.

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

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

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

A la fin de l'exercice d'exploitation, les Collectivités concernées 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. 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.

Concernant la ligne n°67, l'Entreprise transmet au Département les éléments relatifs à l'usage de la ligne :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage de la ligne (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par course
- Un bilan annuel détaillant l'évolution de l'usage par type de jour : semaine, samedi, dimanche, est également transmis au Département au plus tard le 31 mars de l'année n+1
- Le Département peut demander à l'Entreprise autant que de besoin des comptages ponctuels sur une ou plusieurs courses, voire sur un ou plusieurs points d'arrêts. Ces données doivent permettre, d'alimenter les études de modifications ou de répondre à des réclamations.

L'Entreprise doit alerter les comités de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

**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.

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.

**d. Suivi de l'offre**

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

- Etat des lieux annuel de l'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 concernées sur les besoins d'évolution de l'offre liés à l'évolution de la fréquentation, des nouveaux besoins, des conditions de circulation et des aménagements de voirie

**e. Suivi des investissements de l'Entreprise**

L'Entreprise transmet aux Collectivités concernées 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 concernées seront consultées lors de chacun des Comités 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.

Pour la ligne n°67, compte tenu de sa spécificité (ligne de pôle à pôle du réseau Seine-et-Marne Express) et des temps de parcours importants pour les usagers de cette ligne, le Département souhaite maintenir des autocars offrant un bon niveau de confort.

**f. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.**

Le STIF confie expressément aux Collectivités concernées 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 concernées, les informations relatives aux modifications (grilles horaires, plan, modification des unités d'œuvre). Pour les modifications relevant de l'article 5-3, l'Entreprise fournira également un devis détaillé aux Collectivités concernées et au demandeur.

**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 de deux semaines pour les courriers et dans un délai de cinq jours pour les courriels et les appels téléphoniques. L'Entreprise s'engage à mettre systématiquement en copie les Collectivités des courriels et des courriers de réponse envoyés aux usagers.

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

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

Pour les lignes du réseau du Pays Fertois, les réclamations reçues par les mairies du bassin de transport sont transmises à la Communauté de communes qui les transmet au transporteur pour réponse. Les réclamations reçues par le Département sont transmises à l'Entreprise en mettant en copie la Communauté de Communes. Le Transporteur adressera systématiquement une copie de sa réponse à la Communauté de communes. Le Département sera également mis en copie des réponses aux courriers dont il a été destinataire.

Ces réclamations sont également intégrées au registre des réclamations.

Concernant la ligne n°67, les réclamations reçues par le Département sont traitées soit directement soit après avoir demandé des éléments de réponse à l'Entreprise. Les réclamations reçues par la Communauté de communes ou les communes sont transmises au Département pour traitement. Ces réclamations sont également transmises à l'Entreprise pour être intégrées au registre des réclamations.

**b. Comité Local des Transports**

- *Comité local du Pays fertois*

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



Ce comité local 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 chefs 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.

- *Comité départemental des transports*

La ligne Seine-et-Marne Express 067-177-067, sera traitée dans le cadre du Comité Départemental des Transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France. Ce Comité départemental des transports est instauré à l'échelle des contrats de type 2 intégrant les lignes Seine et Marne Express.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, le Département, les Exploitants 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 du Département.

Ce comité est réuni chaque année par le Département qui en assure la présidence. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, du Département et de l'Entreprise, des autres transporteurs du Département, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des chefs d'établissements scolaires, des représentants de parents d'élèves, des représentants des forces de l'ordre...

La composition et l'ordre du jour du Comité Départemental des Transports est proposée par le Département et validée par le STIF.

Le Département est chargé avec l'appui de l'Entreprise, de préparer un document de synthèse retraçant l'évolution annuelle de l'ensemble des lignes Seine-et-Marne Express comportant au minimum les éléments suivants :

- analyse détaillée de l'usage de chaque ligne : résultats de validation des titres de transport, données statistiques alternatives sur la fréquentation, nombre moyen de voyageurs par course,
- niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- évolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- conditions d'exécution des services et difficultés éventuelles rencontrées,
- projets d'évolution de l'offre envisagés.

Ce document a pour vocation de servir de base aux échanges sur les problématiques de mobilité intra-départementale lors de la réunion annuelle de ce Comité.

**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 à l'annexe B3 de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et aux Collectivités le plan de transport adapté du réseau du Pays fertois et les documents prévus au plan d'information des usagers.

Pour la ligne 067-177-067, l'Entreprise s'engage à transmettre dans les mêmes délais au STIF et au Département la fiche horaire des services prévus correspondant au minimum à 50% de l'offre de la ligne ainsi que les documents prévus au plan d'information des usagers.

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

Dans tous les cas l'Entreprise veille également à informer les communes desservies et les chefs d'établissements scolaires.

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

**Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage**

**a. Fluidité du réseau**

La Communauté de communes s'engage, à être un relais efficace entre ses communes membres et l'Entreprise sur les problématiques liées aux circulations des bus sur leurs voiries communales respectives.

Le Département s'engage, sur proposition de l'Entreprise ou de la Communauté de communes, à étudier les améliorations possibles des conditions de circulation des bus ou autocars sur les voies dont il a la compétence.

Concernant la ligne n°67, dans l'esprit du PDUIF, le Département s'engage à examiner au cas par cas, les conditions d'améliorations de la circulation des véhicules. Il peut, le cas échéant, proposer et étudier la réalisation d'aménagements spécifiques visant à prioriser les véhicules.

**b. Programmation d'aménagements de voirie**

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 son territoire du réseau du Pays fertois pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

La Communauté de communes s'engage, à constituer un relai efficace entre ses communes membres et l'Entreprise sur les problématiques liées à l'harmonisation des politiques de circulation sur leurs voiries communales respectives.

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 d'arrêts**

Les Collectivités concernées pourront étudier en concertation avec l'Entreprise, l'opportunité de l'installation de points d'arrêts supplémentaires:

- A 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 ;
- A terme, les abris-voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique.
- Ils doivent favoriser l'accessibilité aux transports en commun à 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 leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur leur 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.

Concernant la ligne n°67, le Département a la possibilité de prendre en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon départemental.

Ces études servent de support aux discussions entre le STIF et le Département sur les évolutions d'offres, d'itinéraires ou les créations d'offres nouvelles.

Elles peuvent également porter sur l'amélioration des conditions de circulation (priorité aux feux, couloirs bus), sur les conditions de rabattement (parc vélo, parc relais), la sécurisation des points d'arrêts, l'information voyageurs, etc ...

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre au Département toute information sur la ligne lui permettant d'exercer sa mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur la ligne.

**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**

A ce jour, la Communauté de Communes du Pays Fertois compte trois gares routières sur son territoire.

La Communauté de Communes est chargée de la gestion de deux d'entre elles :

- La gare routière dite de La Rochefoucauld,
- La gare routière dite des Glacis.

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.

**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 s'engagent à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces.

**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 Collectivités assurent la gestion des gares routières.

**Article 7-4 - Accessibilité**

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

Les lignes retenues du Pays Fertois 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.

Concernant la ligne n°67, Le Département souhaite que l'ensemble des lignes Seine-et-Marne Express fasse l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015.

Les travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale, communale ou intercommunale.

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 ~~de~~ commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

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

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par 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**

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.

La Communauté de communes 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. A cet effet, le Département s'engage à lui transmettre les éléments nécessaires concernant les points d'arrêts hors agglomération en Seine-et-Marne. La Communauté de communes s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

Le Département s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts de la ligne n°67 de la présente convention.

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 Excel 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 du Pays Fertois 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 aux Collectivités pour les lignes qui les concernent 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 de chacun des comités 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 :

- La Collectivité concernée 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 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 la Collectivité concernée 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, les Collectivités concernées devront 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 concerné.

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 de chacun des comités 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 concernée, elle est envoyée par la Collectivité concernée 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 concernées.

A l'occasion de la session annuelle de chacun des comités de suivi, les Collectivités concernées 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 concernées 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 marques des Collectivités et de l'entreprise.

Les Collectivités et le STIF ont validé l'habillage des véhicules aux couleurs communes des lignes relevant du périmètre de la Communauté de 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.

Le matériel devra aussi être habillé localement selon les principes définis par le STIF et les Collectivités, qui figurent en Annexe B.7

Concernant la ligne n°67, à compter de la prise d'effet de la présente convention, l'habillage des véhicules est conforme à la charte graphique qui figure en Annexe B.7.b. A compter de la validation par le STIF de la nouvelle charte graphique des lignes Express

dans le cadre du PDUIF, le Département et le STIF valideront le nouvel habillage des véhicules. Sans accord, l'habillage STIF sera appliqué avec une représentation graphique du CG77

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir de janvier 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité excepté les véhicules de la ligne 67 où une livrée spéciale Bus express sera appliquée dès validation par le CG77 et le STIF. 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 concernées 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 concernées 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. Le Département pour les abris-voyageurs dont il est propriétaire peut autoriser la pose d'indices de ligne. La Communauté de communes/l'entreprise lui soumet à cet effet le modèle de bandeaux pour validation.



Les Collectivités concernées 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.

L'Entreprise est tenue de diffuser les plans de lignes et les fiches horaires à jour, au minimum, à l'ensemble des Collectivités, aux communes membres de la Communauté de commune ainsi qu'aux accueils des gares situées sur le réseau du Pays fertois.

#### **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 concernées, en copropriété avec le STIF.

Pour le réseau du Pays fertois, la Communauté de communes 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.

Pour la ligne Seine-et-Marne Express 067-177-067 le Département 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
- Annexe B4 : Schéma Directeur de l'Accessibilité
- Annexe B6 : 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 Annexes 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 à ..... € HT.

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	4 434	4 415	4 405	4 419	4 429	4 452

#### **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)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	3 140	3 121	3 118	3 127	3 134	3 160

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 dont les montants sont définis ci-dessous :

- Communauté de Communes du Pays Fertois au titre du réseau du Pays Fertois:  
**240 000 € H.T.**
- Département de Seine et Marne au titre des lignes du réseau du Pays Fertois:  
**240 000 € H.T.**
- Département de Seine et Marne au titre de la ligne Seine-et-Marne Express  
067-177-067 : **171 000 € H.T.**

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée 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.

#### **Article 10-4 - Engagement**

Les parties se rencontrent tout début 2011 pour ajuster le montant de leur participation, de façon à assurer une parfaite cohérence entre le périmètre de la convention partenariale d'une part, et celui de la précédente convention entre l'opérateur et les Collectivités d'autre part.

#### **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 vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de toutes les conventions existantes préalablement entre les Collectivités et l'Entreprise (dont la convention pour la gestion des services de transport public de voyageurs avec participation financière du Département et de la Communauté de communes du Pays fertois du réseau de transport « Pays fertois » en date du 17 novembre 2009 et la convention pour la gestion des services de transport public de voyageurs ligne 067-177-067 signée le 17 septembre

2008) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans les conventions en cours de négociation entre les Collectivités et l'Entreprise.

### **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**

### **B. Annexes Circonstanciées**

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

**Annexe B.1.a : Liste des lignes du Contrat type 2**

**Annexe B.1.b : Liste des lignes pour la Communauté de communes du Pays Fertois et le Département**

**Annexe B.1.c : Liste des lignes pour le Département**

#### **Annexe B.2 Service de référence**

#### **Annexe B.3 Plan de Transport Adapté**

#### **Annexe B.4 Schéma Directeur d'Accessibilité**

**Annexe B.4.a : Schéma Directeur d'Accessibilité des lignes de la Communauté de communes du Pays Fertois**

**Annexe B.4.b : Schéma Directeur d'Accessibilité de la ligne 67 du Département**

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

#### **Annexe B.6 Biens mis à disposition par les Collectivités**

**Annexe B.6.a : Biens mis à dispositions par la Communauté de communes du Pays Fertois**

**Annexe B.6.b : Biens mis à dispositions par le Département**

#### **Annexe B.7 Livrées des véhicules**

**Annexe B.7.a : Livraison des véhicules du réseau du Pays fertois**

**Annexe B.7.b : Livraison des véhicules de la ligne Seine-et-Marne Express n°67**

**SIGNATAIRES**

Établie en ..... exemplaires originaux.

Fait à Paris, le .....

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

Pour l'Entreprise Marne et Morin  
Le Président

**Sophie MOUGARD**

Pour L'Entreprise Darche-Gros  
Le Président

Pour le Département  
Le Président

Pour la Communauté de Communes du Pays  
Fertois  
La Présidente