

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / DEPARTEMENT DE SEINE ET  
MARNE/ SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU CANTON DE  
MORET SUR LOING/ SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES  
TRANSPORTS DU SUD SEINE ET MARNE/ INTERVAL/ VEOLIA  
TRANSPORT DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT  
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU COMETE**

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 [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**Le Département de Seine-et-Marne**, représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du 4 mars 2011, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex,

Ci-après dénommé « le Département »,

d'une deuxième part,

ET

**Le Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing** représenté par Monsieur Patrick Septiers, son Président, agissant en application de la délibération en date du 1<sup>er</sup> février 2011

d'une troisième part,

ET

**Le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne** représenté par Monsieur Jean-Claude BOIXIERE, son Président, agissant en application de la délibération en date du 12 mars 2011

d'une quatrième part,

Ci-après dénommée « les Collectivités »,

ET

**La SOCIETE Veolia Transport** société anonyme au capital de 293 072 240 €, inscrite au RCS de Nanterre (B 383 607 090) dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau à NANTERRE 92735, ayant pour établissements secondaires :

- VEOLIA TRANSPORT VULAINES (Siret 383 607 090 00313), qui est représenté par son Directeur, Pascal GROSSETETE
- VEOLIA TRANSPORT NEMOURS (Siret 383 607 090 00040), qui est représenté par son Directeur, Christian DELAVEAU

**La SOCIETE Interval**, société par actions simplifiée, au capital de 120 000 € inscrite au RCS de Melun sous le numéro 906 250 253, dont le siège est situé Zone Industrielle, 5, rue du Pharle à Montereau fault yonne, représentée par Thierry VARIN, Président, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « les Entreprises »,

d'une cinquième part,

Le STIF, les Collectivités et les Entreprises 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 .....	11
Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau .....	13
Article 8 - Communication .....	20
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant .....	22
Article 10 - Engagements financiers des Parties.....	23
Article 11 - Résiliation .....	24
Article 12 - Autres conventions.....	25
Article 13 - Règlement des litiges.....	25
TITRE II - Annexes .....	26

## 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.

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 COMETE desservant les communes d'Avon, Fontainebleau, Thomery, Champagne sur Seine, Vernou la Celle, la Grande Paroisse, Saint Mamés, Moret sur Loing, Veneux les Sablons, Ecuelles, Montarlot, Ville Saint Jacques, Villecerf, Dormelles, Villemaréchal, Villemer, Episy, Héricy, Montereau , Varennes sur Seine, défini dans le contrat d'exploitation de type 2 n° [CT2/057] conclu avec les entreprises Veolia et Interval.

## 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 01/04/2011 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	Appellation commerciale	Communes desservies
062 258 009	9 et 10	La Grande Paroisse - Fontainebleau
064 258 201	1	Ville Saint Jacques – Veneux les Sablons
064 258 202	2	Villemer – Fontainebleau
064 258 203	3	Dormelles – Veneux les Sablons
064 608 015	15	Villemer – Veneux les Sablons

208 258 008	8	Montereau - Fontainebleau
208 258 204	4	Moret sur Loing – Veneux les Sablons
208 258 205	4	Veneux les Sablons-Veneux les Sablons
208 258 206	6	Villecerf – Champagne sur Seine
208 258 210	10	Vernou la Celle - Fontainebleau

208-258-211	6	Thomery – Champagne sur Seine
208-258-308	3	Saint Mames - Fontainebleau

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 Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing 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 COMETE et de guider son évolution.

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

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

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.

Les Entreprises transmettent 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 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... ;
- 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,
- Des participations financières des collectivités et du STIF,
- Des bonus, malus, 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 leurs missions telles que définies à l'Article 7-1 -0 ci-dessous.

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 la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

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

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

Le Département (pour la voirie départementale) et les communes (pour la voirie communale) informeront 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.



Le Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing et le Syndicat de Transports du Sud Seine et Marne (pour la ligne 015) constitueront en outre un relais efficace entre les communes membres respectives et les Entreprises afin que ces dernières soient informées dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'elles prennent les mesures d'exploitation nécessaires et de leur permettre d'en informer efficacement la clientèle.

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 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. Toute incidence financière fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

#### ***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 les Entreprises, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable des Collectivités dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7-1 -0 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...Les Entreprises ont 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 les Entreprises 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.

Les Entreprises proposent 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.

Les Entreprises fourniront au STIF et aux Collectivités au 15 janvier l'**Annexe A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées 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 les Entreprises 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 aux Entreprises la remise en place du service tel qu'il était exploité.

#### ***b) Modifications pérennes avec incidence financière***

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

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

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

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et aux Collectivités dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

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

La prise en charge par le 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.

Le cofinancement par le Département et le Syndicat Mixte des Transports du canton de Moret sur Loing des modifications du service de référence concerne les lignes mentionnées ci-dessous :

- 064 258 201, 064 258,202, 064 258 203
- 208 258 204, 208 258 205, 208 258 206, 208 258 210, 208 258 211

Le cofinancement par le Département et le Syndicat Intercommunal des transports du Sud Seine et Marne des modifications du service de référence concerne la ligne mentionnée ci-dessous :

- 064 608 015

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 de transport 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, sont affectés à l'exploitation du service les biens ci-dessous également visés à l'Annexe B.6.

- Par le Département : le mobilier urbain mis à disposition des communes desservies par le réseau, équipant une partie des points d'arrêts du réseau (abris voyageurs équipés d'un cadre horaire et d'un banc).

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

Sur le réseau COMETE, les créations et/ou déplacements d'arrêts se feront en avec l'accord de la commune concernée, du gestionnaire de voirie et du SMTCM ou du Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne (pour la ligne 015).

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 ci-dessus est assuré par le Département pour les abris voyageurs du Conseil général de Seine-et-Marne.

A la date de signature de la présente convention, il n'y a pas d'autres biens mis à disposition par la Collectivité. Si au cours de la vie de la présente Convention, d'autres biens étaient mis à disposition de l'Entreprise et que cette dernière en assurait la maintenance et l'entretien, les dispositions suivantes s'appliqueraient.

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 qui lui sont mis à disposition, 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.

Les Entreprises assurent en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;

## **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.

D'une manière générale, l'Entreprise s'engage à fournir aux Collectivités toutes informations et 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 les Entreprises des missions qui leur sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, les Collectivités peuvent, à tout moment et à leurs frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elles jugent utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

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

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

A la fin de chaque exercice d'exploitation et après examen contradictoire avec l'Entreprise des dysfonctionnements qu'elles auraient signalé tout au long de l'exercice, les Collectivités transmettront au STIF une liste récapitulative de tous les dysfonctionnements dont elles ont la connaissance afin que ce dernier applique, le cas échéant, les pénalités appropriées.

#### **b. Qualité du service**

Les Entreprises s'engagent à effectuer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de régularité, de confort, de propreté, de sécurité et de rapidité.

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

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

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

Les Entreprises s'engagent à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs conformément au Schéma Directeur d'Information Voyageurs. L'ensemble des poteaux d'arrêt et supports informations voyageurs doivent être tenus en bon état.

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

### **C Suivi de l'usage**

Les Entreprises transmettent 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.

Les Entreprises doivent alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges 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.

Les Entreprises alertent 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**

Les Entreprises transmettent 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 des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a)).

Les Entreprises fourniront à cet effet aux Collectivités, les informations relatives aux modifications (grille 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 et au demandeur.

### ***Article 7-2 - Relations avec les voyageurs***

#### ***a. Traitement des réclamations***

Les Entreprises traitent les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations.

Elles s'engagent à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai de 30 jours pour les courriers, les courriels et les appels téléphoniques ; avec un engagement d'adresser un accusé de réception sous quinzaine, si la réponse définitive n'a pas encore été apportée. Une copie de la réponse sera systématiquement adressée aux collectivités

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

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

Les réclamations reçues par les Collectivités sont transmises aux entreprises qui les traitent directement et transmet une copie de la réponse au Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing (ou au Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne pour la ligne 015) et au Conseil Général.

#### ***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, les Entreprises, 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, des Collectivités 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.

Les Entreprises seront invitées 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 les Entreprises les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que les Entreprises 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.

Les Entreprises s'engagent 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. Elles s'engagent également à informer les communes et les chefs d'établissements scolaires.

Les Collectivités veillent 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**

Les Collectivités s'engagent à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elles sont gestionnaires.

Le Département s'engage sur proposition de l'Entreprise et de la Communauté de communes à étudier les améliorations possibles des conditions de circulation des bus sur les voies dont il 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 COMETE pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus (ou/et autocars) et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Les Collectivités s'engagent 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.

### **c. Aménagements d'arrêts**

Le Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing et le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne (pour la ligne 015) pourront étudier en concertation avec les communes concernées et les entreprises l'installation de points d'arrêts supplémentaires :

- 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 ;
- les abris-voyageurs peuvent disposer d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'assurer l'éclairage ;
- A 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.

Les Entreprises s'engagent à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs.

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 constatation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou des Collectivités.

### **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.

#### **e. Autres coordinations**

Les Entreprises peuvent être amenées 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.

### **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, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses 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.

Le SMTCM et le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne s'engagent à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.

En début de convention, le STIF fournit au SMTCM et au Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne 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* » annexée à la présente convention (**Annexe B.4.1**).

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire respectif de chaque Collectivité (hors Conseil général) et 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 SMTCM et au Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne de :

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

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

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

- Le SMTCM et le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne présentent un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « base accessibilité des points d'arrêts » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par 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 SMTCM et le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne 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. 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 la collectivité ; elle est envoyée par le SMTCM et le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Un groupe de travail avec des représentants des 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 - Cas particulier de la découpe 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 doivent valider 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 figureront en annexe B7. Sans accord sur cet habillage au 31 mars 2011, un habillage défini par le STIF sera appliqué.

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir d'avril 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 transporteurs + pose (selon la charte) : | 100% transporteurs |
| • 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 les transporteurs.

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 :

- Les Entreprises 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 à l'initiative des entreprises sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). Le Département, pour les abris qui le concernent, peut autoriser la pose de bandeaux indices de ligne. Les entreprises lui soumettent à cet effet au préalable le modèle de bandeau pour validation. 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.

Les Entreprises s'engagent à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique lorsqu'il existe.

Les Entreprises s'engagent à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet. Elle est tenue de diffuser les plans de lignes et les fiches horaires à jour à l'ensemble des Communes du bassin desservies ainsi qu'aux Collectivités signataires de la présente convention.

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

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative des Entreprises, 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.

Les Collectivités s'engagent 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 5, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

##### ***Article 9-2 - Cas particuliers***

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

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités
- Annexe B4 : liste des points d'arrêt rendus accessibles

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

## **Article 10 - Engagements financiers des Parties.**

### **Article 10-1 - Principes généraux**

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

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

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous :

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	3 167	3 148	3 137	3 113	3 103	3 096

### **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€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	2 343	2 323	2 327	2 303	2 294	2 287

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 :

Pour les lignes n° 064 258 201, 064 258,202, 064 258 203 (Veolia Transport) :

- Le Département : 98 771 € HT valeur économique 2009 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur),
- Le Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing : 98 771 € HT valeur économique 2009 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur).

Pour les lignes n° 208 258 204, 208 258 205, 208 258 206, 208 258 210, 208 258 211 (Interval) :

- Le Département : 102 803 € HT valeur économique 2009 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur),
- Le Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing : 102 803 € HT valeur économique 2009 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur).

Pour la ligne n° 064 608 015 :

- Le Département : 10 576 € HT valeur économique 2008 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur),
- Le Syndicat Intercommunal des Transports du Sud Seine et Marne:25 407 € HT valeur économique 2008 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur).

Par ailleurs, le Syndicat Mixte des Transports du Canton de Moret sur Loing versera à la société Interval, conformément à la convention en vigueur, au titre des années 2011 et 2012 une participation forfaitaire non actualisable d'un montant de 24 000 euros HT pour l'information voyageurs (fiches horaires, fonds de poteaux, livret voyageurs) et l'animation -promotion du réseau (guide transport pour les enfants entrant en 6<sup>ème</sup>).

En année pleine, ces participations sont payables sous formes d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture d'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

Elles sont indexées 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 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 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 la convention existant préalablement entre les Collectivités et l'Entreprise (Convention pour la gestion des services de transport public de voyageurs du réseau COMETE signée le 10/01/2007).

### **Article 13 - Règlement des litiges**

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

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

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

## **TITRE II - Annexes**

### **A. Annexes Communes**

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

### **B. Annexes Circonstanciées**

**Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre 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 le Département, le Président

**Sophie MOUGARD**

Pour l'Entreprise INTERVAL, Le  
Président

**Vincent EBLE**

Pour l'entreprise VEOLIA  
TRANSPORT VULAINES, le  
Directeur

**Philippe VARIN**

Pour l'entreprise VEOLIA  
TRANSPORT NEMOURS, le  
Directeur

**Pascal GROSSETETE**

Pour le Syndicat de Transport du  
Canton de Moret sur Loing, le  
Président

**Christian DELAVEAU**

Pour le Syndicat Intercommunal  
des transports du Sud Seine et  
Marne, le Président

**Patrick SEPTIERS**

**Jean-Claude BOIXIERE**