

**PROJET DE CONVENTION PARTENARIALE STIF / SAN SENART VILLE NOUVELLE  
/ SAN SENART EN ESSONNE / DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE/ VEOLIA  
TRANSPORT MOISSY DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT  
D'EXPLOITATION DE TYPE II DU RESEAU SENART BUS**

La présente convention est établie entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle de Sénart Ville Nouvelle**, domicilié à l'Hôtel de la Communauté, 9 allée de la Citoyenneté, BP 6, 77567 Sénart-Lieusaint Cedex, représentée par Monsieur Jean-Jacques Fournier, son Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du

**Le San de Sénart en Essonne**, domicilié 1 rue de la Mare à Tissier, BP95, 91280 Saint-Pierre du Perray, représentée par son Président Daniel Vérots, autorisé à signer la présente par délibération en date du  
Ci-après, dénommé le San 91

Ci-après, dénommés « Les Syndicats »,

**Le Département de Seine-et-Marne**, domicilié à l'Hôtel du Département – rue des Saints Pères – 77010 Melun cedex, représenté par le Président du Conseil général, Vincent Eblé, autorisé à signer la présente par décision de l'Assemblée départementale en date du

Ci-après, dénommé « le Département »,

Ci-après ensemble dénommées « les Collectivités »,

d'une seconde part,

**Veolia Transport** Etablissement de Moissy-Cramayel, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 382 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par Jean-Michel Fenaut, en sa qualité de Directeur d'Etablissement

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

# TITRE I - **Convention partenariale**

## **CHAPITRE I - Sommaire**

TITRE I - Convention partenariale .....	2
CHAPITRE I - Sommaire.....	2
CHAPITRE II - Préambule.....	3
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.....	11
Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau .....	13
Article 8 - Communication .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant.....	21
Article 10 - Engagements financiers des Parties.....	22
Article 11 - Résiliation .....	23
Article 12 - Autres conventions.....	23
Article 13 - Règlement des litiges .....	24
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 entre le STIF et 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 applicables à cette date.

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

Les collectivités sont des acteurs 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. Les Syndicats ont toujours délibéré afin d’accompagner l’inscription de lignes nouvelles au Plan de Transport régional ; Les négociations des contrats de type II en lien avec les collectivités concourent à une démarche globale de partage d’informations et de bonne gestion des deniers publics.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat de type II 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 Ville Nouvelle de Sénart, Opération d’Intérêt National, a été créée en 1973. Elle regroupe huit communes en Seine-et-Marne (Cesson, Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Nandy, Réau, Savigny-le-Temple et Vert-Saint-Denis) et deux communes en Essonne (Saint-Pierre-du-Perray et Tigery). Des lignes intégrées au périmètre contractuel irriguent également les communes de Saintry sur Seine et de Morsang sur Seine.

En qualité de villes nouvelles, les Syndicats ont bénéficié jusqu’alors d’une contribution spécifique du STIF d’un montant de 167 694 € TTC par an pour le San 77 et de 76 224 € TTC par an pour le San 91. La signature de la présente permet le maintien de cette contribution qui prendra désormais la forme d’une minoration des participations respectives des Syndicats et sera ajoutée à C1.

Sénart s’étend sur 10 000 hectares et accueille plus de 100 000 habitants.

Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (San) est l'instance politique intercommunale au sein de laquelle siègent les élus syndicaux désignés par les conseils municipaux. Il existe un San par Département : le San de Sénart Ville Nouvelle, en Seine-et-Marne, ci-après désigné comme San 77 et le San de Sénart en Essonne, ci-après désigné comme San 91. Le San 77 et le San 91 assurent l'aménagement et le développement de Sénart, en liaison étroite avec ses différents partenaires : les communes et l'Établissement Public d'Aménagement (EPA).

Les communes conservent leurs compétences de proximité et transfèrent aux San des compétences d'intérêt intercommunal. Ces dernières, ainsi que les équipements intercommunaux, sont décrits dans la liste des équipements, des services d'intérêt communautaire (Lesic). Ainsi, les Syndicats ont la compétence de la gestion de la majorité des abris voyageurs de l'ensemble du réseau de transports urbains. D'autre part, ils sont chargés du suivi de l'organisation et du fonctionnement de ce réseau et de son financement partiel en complément du STIF, chacun sur leur territoire.

Par ailleurs, le San 77 assure la responsabilité de la gestion des gares routières et du stationnement autour des quatre pôles d'échanges.

Sénart est desservi par quatre gares RER : Combs-la-Ville, Lieusaint/Moissy-Cramayel, Savigny-le-Temple/Nandy et Cesson.

Aussi, les Collectivités et le STIF veillent à la définition de grilles horaires permettant les correspondances avec le mode lourd.

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 précisent celles du contrat 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.

La présente convention, tout en respectant le principe d'autonomie des Collectivités locales les unes par rapport aux autres, reconnaît la nécessité de la coordination de leurs décisions, notamment à travers la concertation en Comité de Suivi.

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

## **Article 1 - Objet de la convention.**

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. ;
- des collectivités territoriales qui souhaitent être partenaires de la mise en œuvre des contrats d'exploitation ;
- des entreprises exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les Collectivités, , accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation des lignes de transport public du réseau Sénart Bus, desservant les communes de Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Réau, Savigny-le-Temple, Nandy, Cesson, Vert-St-Denis, St-Pierre du Perray, Tigery, Morsang-sur-Seine, Saintry et accessoirement les communes de Le Mée, Melun, Voisenon, Montereau-sur-le-Jard, St-Germain-les-Corbeil, Corbeil-Essonnes et Evry, définies dans le contrat d'exploitation n°CT2/005 conclu avec l'entreprise Veolia Transport – Moissy .

Il est précisé que les BHNS en projet (Sénart – Évry et Sénart – Melun) ne relèvent pas de la présente convention; ainsi que les lignes du réseau Sénart-Express.

## **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 1er avril 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**.

Les lignes 065-487-001 à 004 desservent principalement le territoire du SAN 91, les autres lignes desservant principalement le territoire du SAN 77.

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

### ***Article 4-1 - Organisation et fonctionnement.***

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi co-présidé par le STIF et chacun des Syndicats.

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.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de l'exploitation du réseau et de guider son évolution.

Il 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'offre.

Chaque partie à la présente convention peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion du comité de suivi sous réserve d'en avertir les autres parties quinze jours avant la session du comité.

L'Entreprise transmet aux Collectivités, préalablement à la réunion du comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère 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.

Le comité se réunit annuellement, ainsi qu'à la demande expresse d'une ou des parties, en tant que de besoin justifié par la partie demanderesse.

Sauf urgence, les parties sont averties trois semaines avant la date de la réunion du comité.

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu, rédigé alternativement par l'une des parties et validé par l'ensemble des parties.

Les comités de suivi sont précédés en tant que de besoin par des échanges téléphoniques ou électroniques, voire par une ou des réunions de préparation. Le Département sera associé à l'ensemble des échanges et réunions concernant la partie du réseau située en Seine-et-Marne.

#### **Article 4-2 - Attributions**

Le comité de suivi est informé et donne un avis consultatif sur les points suivants :

- suivi de la qualité de service ;
- rapport annuel rédigé chaque année par l'entreprise (y compris offre nouvelle ; l'application de protocoles internes à l'entreprise en cas d'incident ou d'agression subie en exploitation)
- évolution de l'offre de service dans les conditions de l'article Article 5 - ci-dessous
- gestion des équipements contribuant au fonctionnement du réseau
- bonus, malus ; pénalités
- réutilisation des éventuels excédants d'exploitation liés à une meilleure fréquentation.
- politique commune de communication.
- inventaire annuel des biens décrits à l'article 6
- financement des services et des investissements
- offre non réalisée par ligne
- plus généralement, tout sujet souhaité par l'une des parties
- .....

## **Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre**

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, 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 événements 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 écrit des Collectivités concernées, dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'article 7-1 e) ci-dessous.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information des Collectivités et 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, dans un délai minimum de huit jours.

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

Les Collectivités informeront l'Entreprise si elles en ont connaissance et 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.

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

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



### **Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière**

Les modifications peuvent être en réduction ou en augmentation.

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

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

Tout demandeur assure la charge financière (charges prévisionnelles moins recettes prévisionnelles) du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite après acceptation d'un devis 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 écrit des Collectivités concernées (SAN 77 et Département pour les lignes situées sur la Seine-et-Marne ou SAN 91 pour les lignes situées sur l'Essonne) dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'article 7-1 e) ci-dessous. L'Entreprise fournira à cet effet aux collectivités les informations relatives à ces modifications (grilles horaires, plans, modification des unités d'œuvre).

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, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

Au 31 décembre, le volume total 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 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 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'activités, établissements scolaires ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquence 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. L'Entreprise fournira à cet effet aux Collectivités et au STIF un document de synthèse du projet, le détail des modifications ainsi qu'un devis détaillé conformément au contrat d'exploitation de type 2. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et aux Collectivités dans un délai de 30 jours à compter de la demande.

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

La prise en charge par le STIF de ces modifications dans le cadre d'un co-financement avec les Collectivités tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service,
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification,

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat de type 2, finance via les reconstitutions de trafic l'usage supplémentaire induit.

Le cofinancement par le SAN 91 des modifications du service de référence pourra porter sur les lignes desservant son territoire, à savoir les lignes 065-487-001 à 004.

Le cofinancement par le SAN 77 et le Département des modifications du service de référence pourra porter sur l'ensemble des autres lignes du périmètre de la convention partenariale.

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....
- Efficiences 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**

La liste des biens est énumérée, avec une description des biens ; des plans de localisation sont donnés en **Annexe B.6** : Il existe deux types de biens mis à disposition par les Collectivités :

Bien de catégorie 1 :

- abris voyageurs.
- gares routières.

#### Cas particulier des abris-voyageurs du Département :

En vue d'améliorer le service rendu aux usagers des transports en commun, le Département a décidé de favoriser la mise en place d'abris voyageurs dans les communes de Seine-et-Marne.

La liste des abris voyageurs mis à disposition des communes relevant du réseau Sénart bus est jointe en **Annexe B.6bis**. Cette liste est mise à jour par le Département et actualisée au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année.

Le Département assure l'entretien régulier et la maintenance de chaque abri voyageurs ainsi que l'affichage de ses campagnes d'information. La dépose de ces mobiliers, même temporaire, ne peut être effectuée que par le Département. Le caisson d'affichage de chaque abri voyageurs est réservé aux campagnes d'information du Conseil général de Seine-et-Marne. L'Entreprise bénéficie par ailleurs d'un accès réservé aux cadres horaires pour l'affichage de l'information voyageurs.

#### Biens de catégorie 2 :

- locaux de pauses physiologiques.
- poteaux d'arrêts.
- barrières de contrôle d'accès.
- panneaux d'information réseau.
- un bus exposition (le Sénart Buzz).

Pour les biens de catégorie 2, certaines obligations sont faites au transporteur. Celui-ci assure et s'acquitte de :

- frais de fonctionnement courant (consommables, eau, énergie...).
- entretien et nettoyage.
- maintenance curative.
- amortissement lié à l'usage normal de ces équipements, selon les règles comptables en vigueur.
- garde des biens, notamment en terme de responsabilité civile.

Conformément au Schéma Directeur des Gares Routières du STIF, la politique de gestion des gares routières du San 77 pourrait évoluer pour intégrer de nouveaux modes de gestion avec tarification au départ pour toutes les entreprises qui les fréquentent. L'Entreprise sera alors amenée à intégrer ces nouveaux coûts dans le business plan du CT2.

Un état des lieux contradictoire (Stif, collectivités, transporteur) initial, recensera de manière exhaustive chacun de ces biens mis à disposition et définira la valeur comptable initiale et les conditions d'amortissement. Chaque année, un inventaire de ces biens sera réalisé contradictoirement et cet inventaire sera présenté en Comité de Suivi.

Le San 77 est propriétaire d'un bus exposition (le Sénart Buzz), destiné à des actions de communication propres au San 77 et au réseau Sénart Bus. Son utilisation par l'Entreprise est soumise à l'approbation du San 77. Le véhicule est garé, nettoyé, assuré, gardienné et entretenu par l'Entreprise.

A l'issue de la convention, les Collectivités et le STIF s'entendent pour définir d'un commun accord le devenir des biens mis à disposition par la collectivité.

### ***Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par la Collectivité***

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, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par la Collectivité, propriétaire.

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 de la Collectivité.

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 à la Collectivité pour les biens dont elle est propriétaire ;
- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propriété 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.

Le Département assure ou fait assurer à ses frais par un prestataire extérieur les opérations d'entretien et de maintenance des abris-voyageurs mis à disposition des communes, équipant une partie des points d'arrêt du réseau Sénart bus, dont il est propriétaire.

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

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété des Collectivités et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre la Collectivité 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, la Collectivité et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaire l'exploitation du service.

### **Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau**

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, aux collectivités une synthèse des documents remis au STIF dans son rapport annuel.

A la demande des Collectivités, l'Entreprise remet à celles-ci les documents relatifs à l'exploitation du réseau à l'exception de ceux couverts par le secret industriel et commercial, ou par d'éventuels engagements de confidentialité

### **Article 7-1 - Suivi du réseau**

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

Outre les indicateurs de qualité de service et les objectifs fixés par le contrat de type 2, les Collectivités sont vigilantes à la bonne information des usagers en cas de perturbations du réseau pour cause imprévue.

Ce point fait actuellement l'objet de négociations entre le STIF et l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France.

Une fois le résultat de ces négociations connues, les Collectivités étudieront la nécessité d'un avenant à la présente convention pour, éventuellement, compléter le dispositif d'information des voyageurs. Les conditions techniques et financières de cet avenant seront alors débattues.

L'Entreprise s'engage, en cas de grève, à communiquer aux Collectivités, aux communes et aux Chefs des établissements scolaires concernés les mêmes informations que celles communiquées au STIF dans le cadre de l'Article 29 du CT2.

Les Collectivités peuvent contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, les Collectivités peuvent, à tout moment et à leur frais, faire effectuer par des agents ou experts, des

contrôles, qu'elles jugent utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services. Le STIF vérifiera, par contre-contrôle, la qualité de certains de ces contrôles.

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'enquête ou contrôle qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

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

### **b) Suivi de l'usage**

L'Entreprise transmet aux Collectivités et au STIF les éléments relatifs à l'usage global du réseau et à l'usage par ligne au minimum une fois par an et ponctuellement à la demande d'une des Collectivités.

L'Entreprise doit alerter le Comité de suivi des graves problèmes de fréquentation rencontrés.

Les Collectivités suivent au quotidien le réseau ; leur personnel assermenté en constate les éventuels dysfonctionnements

### **c) 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 (sur 5 ans ou début CT2)
- Offre par ligne
- Offre non réalisée par ligne

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

### **d) Suivi des investissements de l'entreprise**

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs aux investissements, qu'elle communique au STIF dans le cadre du contrat de type II, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire de l'ensemble des investissements
- Le bilan annuel de l'accessibilité.

Lors des renouvellements de véhicules, les Collectivités seront consultées en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de ces dernières 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.

La Collectivité à l'initiative de toute demande nouvelle ayant un impact financier sur le plan de renouvellement des véhicules prendra à sa charge les coûts y afférant.

Un avenant à la présente convention devra nécessairement être passé entre les parties.

## **e) Rôle dans l'instruction des modifications d'offre**

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 de la participation financière (article 5-4 a).

L'Entreprise fournira à cet effet aux Collectivités, les informations relatives à ces modifications (grilles horaires, plan, modifications 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**

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 et dans un délai de trois jours pour les réclamations par courrier électronique.

Elle transmet 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 une lettre d'AR ou d'excuse...) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

Les Collectivités sont en prise directe avec les réclamations des usagers ; de ce fait, elles doivent les connaître avec une grande transparence et une réactivité pour les réponses aux demandes des usagers.

Elles sont destinataires de tous traitements statistiques des réclamations réalisés par l'Entreprise.

Les réclamations reçues par le Département seront transmises au Syndicat concerné et à l'Entreprise pour traitement et réponse. Une copie de la réponse sera systématiquement adressée au Département.

L'Entreprise transmet aux Collectivités les mêmes informations que celles communiquées au STIF dans le cadre de l'article 20 du CT2.

### **b) Comité local des transports**

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

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

Ce comité est réuni chaque année. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, des Collectivités et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des associations de taxi, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves...

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et les Collectivités et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et les Collectivités.

L'Entreprise sera notamment invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

### **c) Plan de Transport Adapté**

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

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

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

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en Annexe B.3 de la présente convention.

L'Entreprise s'engage 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.

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

### **d) Protection de l'environnement**

Le STIF et les Collectivités réaffirment leur attachement à la protection de l'environnement. La contractualisation d'un plan d'investissement avec l'intégration de véhicules répondant aux dernières normes euro participe de cette démarche.

Le STIF et les collectivités seront également attentives au respect par l'Entreprise des normes de rejet des effluents et de gestion des eaux usées dans chacun des dépôts et ateliers utilisés pour les besoins de l'exploitation.

### **e) Action sociale des Collectivités**

Les collectivités ont la possibilité d'acquérir auprès de l'Entreprise des titres de transport de la gamme tarifaire régionale (ticket T à l'unité ou en carnet, carte d'abonnement). Elles peuvent les céder dans les conditions qu'elles déterminent et selon des critères sociaux qu'elles décident.

### **Article 7-3 - Aménagements de voirie**



### **a) Fluidité du réseau**

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent

- entraîner un ajustement de la participation des parties,
- être réinjectés dans l'offre
- permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

### **b) Programmation d'aménagements de voiries**

Les collectivités s'engagent à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur leur territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elles 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
- permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

### **c) SDA : études de mises en œuvre, travaux**

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

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

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

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

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

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

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

#### **d) Gares routières**

- Les 4 gares routières aux pôles d'échanges de Sénart sont gérées par le San 77 en régie sans redevance ni taxe pour les transporteurs.

- La situation foncière de ces gares est souvent complexe (plusieurs propriétaires fonciers). L'inventaire des propriétaires étant achevé, un travail de régularisation de l'occupation des sols va être lancé pour aboutir à des conventions avec les Communes, l'Epa, la SNCF ou RFF.

Conformément à l'article 6 de la présente Convention, le montant des redevances de départ acquitté par l'Entreprise sera intégré au business plan du CT2.

#### **e) 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.

#### **Article 8 - Communication**

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

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

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec les Collectivités.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, les Collectivités et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions *ad hoc* pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles des Collectivités et de l'Entreprise.

### **Article 8-2 - Habillage des véhicules**

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques et logos des Collectivités et de l'Entreprise.

Les Collectivités et le STIF ont validé que l'habillage des véhicules sera aux couleurs du STIF, accompagnés des logos respectifs de tous les partenaires. A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figurent en annexe B7. Le logo du Département sera intégré à cet habillage à l'arrière des véhicules, ce qui donnera lieu à l'établissement d'une nouvelle annexe.

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir de février 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité.

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

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

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

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

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

### **Article 8-3 - Supports et documents de communication voyageurs**

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

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

Les Collectivités apportent toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elles s'engagent à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et des Collectivités.

Dans le cadre du contrat de régie publicitaire passé par l'Entreprise, un accord pourra être trouvé entre l'Entreprise et les Collectivités afin de leur permettre, si elles le souhaitent, de bénéficier d'espaces publicitaires sur les véhicules.

### **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 8-5 - Mécénat et événementiel local**

Les Syndicats peuvent organiser sur leur territoire des partenariats avec l'Entreprise, pouvant mobiliser des moyens humains de l'entreprise et également des moyens matériels du réseau.

Le financement des renforts exceptionnels est *a priori* à la charge des demandeurs sauf pour les opérations prises en charge par l'Entreprise au titre du mécénat.

## **Article 9 - Recours à la procédure d'avenant**

### **Article 9-1 - Cas général**

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'article Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'article 5, par voie d'avenant écrit et signé par les parties.

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

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

- Annexe A.1 : Synthèse des modifications ;
- Annexe B4 : SDA
- Annexe B.6 : Biens mis à disposition par les Collectivités
- Annexe B.7 : livraison des véhicules

Ces modifications sont notifiées, par le STIF, par courrier simple aux Parties.

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

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

Le Contrat de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B2** 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 la Collectivité 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 estimé annuellement à ..... € HT (cf. tableau ci-dessous).

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	18 460	17 668	17 670	17 631	17 654	17 667

### **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..... € HT (cf. tableau ci-dessous).

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	<b>14 616</b>	<b>13 347</b>	<b>13 344</b>	<b>13 300</b>	<b>13 318</b>	<b>13 326</b>

### **Article 10-3 - Engagements financiers des Collectivités**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le SAN 77 versera à l'Entreprise une participation forfaitaire financière annuelle révisable d'un montant de 2 369 668 € HT.

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le SAN 91 versera à l'Entreprise une participation forfaitaire financière annuelle révisable d'un montant de 810 000 € HT.

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le Département versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable d'un montant de 130 000 € HT (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur, valeurs économiques 2008).

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes trimestriels à terme échu (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du 1er mois du trimestre suivant) Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'**Erreur ! Source du renvoi introuvable.** 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 des participations est calculé selon la règle du prorata temporis.

Compte tenu des aléas sur la pérennité des ressources fiscales des Collectivités, les parties conviennent de se rencontrer en cas d'évolution significative à la baisse de ces ressources (réduction de l'assiette, modification du régime).

### **Article 11 - Résiliation**

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

Dans l'éventualité où l'une des Collectivités 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.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat de Type 2 à un ajustement du service de référence.

En cas de résiliation, les Collectivités verseront leur participation au *prorata temporis*. Elles 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.

### **Article 12 - Autres conventions**

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord des conventions existant préalablement entre les collectivités et l'entreprise (Contrat d'exploitation du réseau de transport public CT2/005) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention 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, en tant que de besoin, préalablement à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

- 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.
- Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier.
- Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties dans les dix jours suivant leur désignation. 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 de Paris.



## **SIGNATAIRES**

Établie en ..... exemplaires originaux.

Fait à Paris, le .....

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

Pour l'Entreprise,  
Le Directeur

**Sophie MOUGARD**

**Jean-Michel FENAUT**

Pour le SAN de Sénart Ville Nouvelle,  
Le Président

Pour le SAN de Sénart-en-  
Essonne,  
Le Président

**Jean-Jacques FOURNIER**

**Dominique VEROTS**

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

**Vincent EBLE**

## TITRE II - **Annexes**

### A) Annexes Communes

Annexe A.1 : Synthèse des modifications

### B) Annexes circonstanciées

Annexe B.1 : Liste des lignes composant le périmètre du réseau

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.6bis : abris voyageurs mis à disposition par le Département

Annexe B.7 : Livrée des véhicules