

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / DEPARTEMENT / SOCIETE  
DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT  
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DES LIGNES SEINE ET MARNE  
EXPRESS 228 177 047 ET 228 177 050**

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

**La SOCIETE PROCARS**, société anonyme au capital de 309 024 € inscrite au RCS de MELUN sous le numéro 321 254 161, dont le siège est situé 2 rue Georges Dromigny à PROVINS, représentée par Frédéric JOUY, Directeur général délégué, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, le Département et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « 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 .....	5
Article 2 - Durée. ....	5
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence .....	5
Article 4 - Le comité de suivi .....	6
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre.....	7
Article 6 - Mise à disposition de biens par le Département.....	11
Article 7 - Association du Département au fonctionnement des lignes du réseau .....	12
Article 8 - Communication .....	18
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant .....	21
Article 10 - Engagements financiers des Parties. ....	21
Article 11 - Résiliation.....	23
Article 12 - Autres conventions .....	23
Article 13 - Règlement des litiges .....	23
TITRE II - Annexes.....	24

## 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'activités 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'activités sans cependant faire l'objet d'une intervention financière locale.

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 leurs réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leurs 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 leurs 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.

- Parallèlement, à ce dispositif liant l'autorité organisatrice et le transporteur, le STIF entend associer les collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats d'exploitation de type 2.

Le Département de Seine-et-Marne est un partenaire essentiel qui partage et renforce par son action historique les objectifs définis par le STIF. Il entend, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement du réseau Seine-et-Marne Express.

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 le Département de Seine-et-Marne déterminent le rôle que ce dernier entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

Conformément à sa décision du 26 mars 2010, le Département souhaite accroître son rôle dans la gestion et le financement de l'offre et des infrastructures connexes des lignes du réseau Seine-et-Marne Express en y réaffectant sa participation financière actuellement affectée aux réseaux de bassin. Il souhaite qu'il n'y ait pas de conséquences financières ou en matière d'offre pour les réseaux concernés.

Le STIF rappelle, d'une part, que les décisions prises par son Conseil d'Administration tendent à un financement intégralement assuré par le STIF sur les lignes pôle à pôle non inscrites dans un réseau de bassin, d'autre part, que les lignes d'intérêt régional n'ont pas vocation à être déléguées à une éventuelle AOP. Le projet de révision du PDU intègre cette stratégie. Il rappelle que les conséquences financière ou en matière d'offre pour les réseaux de bassin seront à apprécier localement par les signataires des conventions concernées.

Le Département et le STIF conviennent dès lors de se rencontrer au plus tard en décembre 2011 pour étudier les suites données à la demande formulée par le Département.

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 le Département.

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 le Département accompagne l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes 228 177 047 et 228 177 050 du réseau SEINE-ET-MARNE EXPRESS desservant les communes CHATILLON-LA-BORDE, CHENOISE, CHESSY, FONTENAILLES, JOUY-LE-CHATEL, LA CHAPELLE-GAUTHIER, MAISON-ROUGE, MELUN, NANGIS, PROVINS, SIVRY-COURTRY, ST-OUEN-EN-BRIE, TOUQUIN, VAUDOY-EN-BRIE, VAUX-LE-PENIL, VOISENON, VULAINES-LES-PROVINS, défini dans le contrat d'exploitation de type 2 n° [CT2/073] conclu avec l'Entreprise.

### **Article 2 - Durée.**

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le 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 Ligne STIF				Origine - Destination
Code Entreprise	Code Réseau	Code ligne	Code public	
228	177	047		PROVINS - MELUN
228	177	050		PROVINS (SNCF quai 6) - CHESSY (RER)

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 des lignes 228 177 047 et 228 177 050 du réseau Seine-et-Marne Express, 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 ces lignes.

Ce comité sera présidé par le STIF et le Département en assurera la vice-présidence. Il se réunit annuellement dans les locaux du STIF.

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 des lignes, objet de la présente convention 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 le Département dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

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

L'Entreprise transmet au Département, 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 le Département et l'Entreprise.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu. 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.

### **Article 4-3 - Attributions du comité de suivi**

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 de la ligne ou des ligne(s) ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'Entreprise ;
- Des participations financières ;
- Du financement des services et des investissements ;
- Des bonus, malus, pénalités ;
- De la politique commune de communication ;
- De l'offre non réalisée par ligne ;
- De l'inventaire annuel des biens ;
- 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 n° 59-157 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 du Département dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e 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 le Département, dans un délai minimum de huit jours.

Le Département peut demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

Le Département informera l'Entreprise, dans les meilleurs délais, des perturbations sur la voirie départementale 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 départementale, le Département demandera à ses services compétents de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

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

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

b. 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.

## **Article 5-2 – Modifications pérennes**

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

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

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation. L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.



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

Dans ce cadre, l'Entreprise devra nécessairement informer le Département des variations d'offre qu'elle compte effectuer sur chaque ligne.

Au 31 décembre, le volume des kilomètres commerciaux contractuels (KCC) ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

L'Entreprise fournira au STIF et au Département 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 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, le Département est consulté 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 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 au Département 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'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

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

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

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : surcharge pérenne de courses existantes, création ou développement de pôles d'emplois, d'habitat ou d'activités d'intérêt départemental, ...
- Efficiences de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et estimation du niveau de trafic induit par la modification.

### ***Article 5-3 – Affectation des recettes supplémentaires***

Lorsque les recettes réelles d'exploitation excèdent les recettes prévisionnelles, la moitié de la différence revient, par application du contrat d'exploitation, au STIF.

Cette somme est réinjectée dans les lignes 228 177 047 et 228 177 050 dans des conditions à préciser en comité de suivi, il peut s'agir notamment d'accélérer la réalisation d'un projet d'investissement, de mettre en œuvre une action ciblée de communication voire d'une augmentation de l'offre.

## **Article 6 - Mise à disposition de biens par le Département**

### ***Article 6-1 - Biens mis à disposition par le Département***

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 équipant une partie des points d'arrêt des lignes 228 177 047 et 228 177 050 du réseau Seine-et-Marne Express (abris- voyageurs équipés d'un cadre horaires 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.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi 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 le Département 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 le Département 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 du Département et sous son 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 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 le Département pour quelque motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge du Département par la présente convention.

### ***Article 6-2 - Entretien des biens mis à disposition par le Département***

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 des lignes 228 177 047 et 228 177 050 du réseau Seine-et-Marne Express (abris-voyageurs équipés d'un cadre horaires et d'un banc) dont il est propriétaire.

A la date de la signature de la présente convention, il n'y a pas d'autres biens mis à disposition par le Département. Si au cours de la vie de la présente convention, d'autres biens étaient mis à disposition de l'Entreprise, les dispositions de l'article 6-3 s'appliqueraient.

**Article 6-3 - Retour des biens (pas de biens concernés au 1er/04/2011)**

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 du Département au fonctionnement des lignes du réseau**

**Article 7-1 - Suivi des lignes**

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

D'une manière générale, l'Entreprise s'engage à fournir au Département toutes informations et à lui apporter les moyens nécessaires à sa prise de décision.

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

Les années où le STIF ne réalise pas de contrôles sur le périmètre du réseau, le Département peut, s'il le souhaite, réaliser lui-même ou par l'intermédiaire d'un prestataire, des contrôles sur tout ou partie des indicateurs du contrat d'exploitation de type 2. Dans ce cas, le Département prend en charge la totalité des coûts liés à ces contrôles.

La méthode employée pour la réalisation de ces mesures est strictement la même que celle du contrat d'exploitation de type 2 et après validation du cahier des charges par le STIF, les dispositions de l'article 62-3 du contrat d'exploitation de type 2 prennent effet de la même manière que lorsque les contrôles sont réalisés par le STIF. Les écarts sont calculés par indicateur et peuvent donner lieu à pénalité sur le bonus-malus de chaque indicateur concerné.

Les résultats de ces contrôles seront communiqués au STIF dès qu'ils seront établis. Les pénalités éventuelles seront alors appliquées sur l'enveloppe du bonus-malus de l'année en cours.

Le STIF peut par ailleurs contrôler la bonne exécution des mesures réalisées par le Département.

Le Département alertera le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira le Département des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur la ou les ligne(s), objet de la présente convention.

A la fin de l'exercice d'exploitation, le Département transmettra au STIF une liste récapitulative de tous les dysfonctionnements dont il a la connaissance afin que ce dernier applique, le cas échéant, les pénalités appropriées.

**b. Suivi de l'usage**

L'Entreprise transmet chaque trimestre par courriel au Département les éléments relatifs à l'usage des lignes 228 177 047 et 228 177 050 :

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

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

**c. Suivi de l'offre**

L'Entreprise transmet au Département les éléments relatifs à l'offre des lignes 228 177 047 et 228 177 050 :

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

L'Entreprise alerte le Département sur les besoins d'évolution de l'offre liés à l'évolution de la fréquentation, des nouveaux besoins, des conditions de circulation.

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

Compte tenu de la spécificité des lignes de pôle à pôle du réseau Seine-et-Marne Express et des temps de parcours importants pour les usagers de ces lignes, le Département souhaite maintenir des autocars offrant un bon niveau de confort et de performance.

Le Département souhaite que soit étudiée la faisabilité technique et financière de l'affectation progressive à la ou aux ligne(s), d'autocars partiellement surbaissés permettant une véritable accessibilité de la ligne parallèlement à la mise aux normes des points d'arrêts.

L'Entreprise transmet au Département 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, le Département sera consulté en comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, son 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.

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

Le STIF confie expressément au Département, le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-2 a).

L'Entreprise fournira à cet effet au Département, les informations relatives aux modifications (grilles horaires, plan, modification des unités d'œuvre). Pour les modifications relevant de l'article 5-1 b, l'Entreprise fournira également un devis détaillé.

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

**a. Traitement des réclamations**

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations.

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

Elle transmet au Département 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 le Département sont traitées soit directement soit après avoir demandé des éléments de réponse à l'Entreprise. Ces réclamations sont également transmises à l'Entreprise pour être intégrées au registre des réclamations.

**b. Comité Départemental des Transports**

Un Comité Départemental des Transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, est instauré à l'échelle des contrats de type 2 n° 030, 073, 074, 093, 094, 095 relatifs aux 12 lignes Seine-et-Marne Express.

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

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

des transports, des chefs d'établissements scolaires, des représentants de parents d'élèves, des représentants des forces de l'ordre...

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

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

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

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

### **c. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation**

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

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

Les modalités d'application des plans de transport adaptés 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 au Département pour chaque ligne la fiche horaires des services maintenus correspondants au minimum à 50% de l'offre de chaque ligne ainsi que les documents prévus au plan d'information des usagers. Elle s'engage également à informer les communes et les chefs d'établissements scolaires.

Le Département contribue au respect du plan de transport adapté et informe le STIF, lorsqu'il le peut, 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 - Aménagement de voirie et gestion des espaces publics**

#### **a. Fluidité du réseau**

Dans l'esprit du PDUIF, le Département s'engage à examiner au cas par cas, les conditions d'amélioration de la circulation des véhicules de la ou des ligne(s). Il peut, le cas échéant, proposer et étudier la réalisation d'aménagements spécifiques visant à prioriser les véhicules.

#### **b. Aménagements d'arrêts**

Le Département étudie en concertation avec l'Entreprise, l'opportunité de l'installation de points d'arrêts supplémentaires :

- Toute création, déplacement ou suppression d'arrêt doit obtenir l'accord préalable de la commune concernée et du gestionnaire de voirie ;
- La commune concernée est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris-voyageurs ;
- les abris-voyageurs doivent disposer d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abris-voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique.
- Ils doivent favoriser l'accessibilité aux transports en commun à tous les handicaps

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

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 du Département.

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

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, le Département a la possibilité de prendre en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon départemental.

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

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

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



#### **Article 7-4 - Accessibilité**

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

Le Département souhaite que l'ensemble des lignes du réseau Seine-et-Marne Express fasse l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015.

Les travaux seront réalisés sous MOA départementale, communale ou intercommunale.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour le Département, celui-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 associations représentatives d'UFR ou par les commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente.

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

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

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

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 Département s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes objet de la présente convention.

En début de convention, le STIF fournit au Département 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'arrêts* » annexée à la présente convention (**Annexe B.4.1**).

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies 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 Département 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'arrêts ;
- 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 Département présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes 228 177 047 et 228 177 050 en s'appuyant notamment sur la « base accessibilité des points d'arrêts » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par le Département 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 Département devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous forme de tableur conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par le Département ; elle est envoyée par le Département 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 Seine-et-Marne Express conjointement avec le Département.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, le Département 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 celle du Département.

### **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 du Département et de l'Entreprise.

Le STIF et le Département travaillent à l'élaboration d'une nouvelle charte graphique qui sera jointe en annexe B7. Dans cette attente, les véhicules conservent leur habillage Seine-et-Marne Express / Mobilien actuel.

Le Département fera valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau Seine-et-Marne Express (logo, habillage réseau).

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

Les nouveaux habillages seront mis en place par le transporteur à compter de leur validation par le STIF et le Département sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité.

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

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

Par ailleurs, le Département fixera lors de la mise en œuvre du nouvel habillage, un plafond d'engagement financier.

Les coûts relevant du STIF et du Département doivent être clairement indiqués dans deux devis séparés du ou des bus transmis par le transporteur. Le devis transmis au

STIF devra comporter le prix du bus avec le détail des options, le prix de l'option peinture Vif-argent et de la symbolique réseau (+ bloc marque) avec la pose. Le devis transmis au Département devra comporter le prix de l'habillage spécifique à ce dernier.

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

### **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 le Département 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 du Département 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.
- Le Département créera un lien entre son site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site du Département 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 et/ou une information voyageur harmonisée sont mises en œuvre par l'exploitant à l'initiative du Département sur les poteaux ou les abris-voyageurs. Le Département, pour les abris dont il est propriétaire, apposera des bandeaux indices de ligne et en informera le STIF.

Le Département apporte toute information sur la vie du réseau Seine-et-Marne Express dans son magazine et autres supports de communication en citant le STIF.

Le Département s'engage à mettre en ligne sur son site internet, les horaires, le plan du réseau Seine-et-Marne Express, les informations et un lien vers le site des entreprises pour consulter les horaires.

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

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

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

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

Le Département s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

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

##### **Article 9-1 - Cas général**

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'article 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.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par le Département.

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

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

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

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

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

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

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

(k€ HT constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	6 146	6 226	6 302	6 281	6 459	6 534	6 239

### **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)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	<b>5 597</b>	<b>5 667</b>	<b>5 213</b>	<b>5 698</b>	<b>5 780</b>	<b>5 798</b>	<b>5 622</b>

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

### **Article 10-3 - Engagements financiers du Département**

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 dont les montants sont définis ci-dessous :

- Département de Seine-et-Marne : 0 € H.T.

En année pleine, ces participations sont payables sous forme 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.

Le Département participe au coût de l'habillage des véhicules (eux-mêmes financés à 100% par le STIF) dans les conditions définies à l'article 8.2, suite aux travaux conduits

par l'agence de communication mis à disposition du Département par le STIF et financés par lui.

### **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, le Département versera sa participation au prorata temporis et pourra 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 le Département 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 ou des convention(s) existante(s) préalablement entre le Département et l'Entreprise portant sur les lignes 228 177 047 et 228 177 050.

### **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
2. d'une lettre recommandée avec accusé réception,
3. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier,
4. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
5. 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 du Département**

**Annexe B.6 Biens mis à disposition par le Département**

**Annexe B.7 Livrée des véhicules**



**SIGNATAIRES**

Établie en 3 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**

Pour le Département,  
Le Président du Conseil général  
De Seine-et-Marne