

Délibération n° 2013/272
Séance du 10 juillet 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU BORD DE L'EAU

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/084 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société ATHIS CARS ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société ATHIS CARS ;
- VU** la délibération n°2012/397 du 13/02/2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société ATHIS CARS ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11/07/2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société ATHIS CARS ;
- VU** la délibération du 26 juin 2013 du conseil municipal de Villeneuve-le-Roi ;
- VU** le rapport n°2013/272 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 4 juillet 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 5 juillet 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Bord de l'Eau joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention partenariale pour le réseau Bord de l'Eau joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société ATHIS CARS ;

Accusé de réception en préfecture
075-207590873-20130710-2013-272-DE
Date de télétransmission : 15/07/2013
Date de réception préfecture : 15/07/2013

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention partenariale et ses annexes avec la commune de Villeneuve-le-Roi et la société ATHIS CARS ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

**AVENANT N° 2
au
CONTRAT DE TYPE II
Bord de l'Eau – 002 056**

Le présent avenant est établi 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 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 10 juillet 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Athis Cars, société à responsabilité limitée pourvue d'un capital de 230.000 €, inscrite au RCS d'Evry (n° SIRET 962 201 711 00026), dont le siège est situé 172 avenue François Mitterrand, 91200 Athis Mons, représentée par son directeur, M. Vincent Beck.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Bord de l'Eau le 09 février 2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant générique G1 voté le 06 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- avenant n°1 voté le 13 décembre 2012, ayant pour objet un complément d'offre.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- La conclusion d'une convention partenariale avec la ville de Villeneuve-le-Roi, incluant la mise en place de titres locaux sur la sous-ligne Licorne ;
- Une modification d'offre sur la ligne 002-002-002 (sous-lignes Licorne et Bord de l'Eau) dans le cadre de la desserte du quartier Parc en Seine.

Leur date de mise en service est le : **lundi 02 septembre 2013.**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 septembre 2013 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNE DE VILLENEUVE-
LE-ROI / ATHIS CARS DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU
CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU BORD DE L'EAU**

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 10 juillet 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Commune de Villeneuve-le-Roi, Place de la Vieille Eglise, 94290 Villeneuve-le-Roi, représentée par M. Didier Gonzales, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

Athis Cars, société à responsabilité limitée pourvue d'un capital de 230.000 €, inscrite au RCS d'Evry (n° SIRET 962 201 711 00026), dont le siège est situé 172 avenue François Mitterrand, 91200 Athis Mons, représentée par son directeur, Monsieur Vincent Beck.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, la Collectivité 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.....	5
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	6
Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité	10
Article 7 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau	11
Article 8 - Communication.....	17
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant	20
Article 10 - Engagements financiers des Parties.	20
Article 11 - Résiliation.....	21
Article 12 - Autres conventions	21
Article 13 - Règlement des litiges	22
TITRE II - Annexes	23

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^{er} 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^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} 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 2nd contrat – dit « **contrat de type 2** » – d'une durée allant jusqu'au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d'un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d'un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l'entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l'échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

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

La collectivité est un partenaire essentiel qui partage et renforce par son action historique les objectifs définis par le STIF. Elle entend, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur l'ensemble de son territoire.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d'exploitation de type 2 avec l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau, le STIF et la Collectivité déterminent le rôle que cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n'a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF à la collectivité, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l'éventualité où, à terme, la Collectivité serait désignée 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 la Collectivité.

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 ;
- de la Collectivité qui souhaite 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 la Collectivité accompagne l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau Bord de l'eau, desservant les communes de Athis-Mons, Ablon-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Juvisy-sur-Orge, Orly, Paray-Vieille-Poste, Thiais, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, définies dans le contrat d'exploitation de type 2 n° 056 conclu avec l'Entreprise Athis Cars.

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 02/09/2013 et le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre de la convention partenariale sont les suivantes :

Code STIF	Appellation commerciale	Communes desservies
002 002 002	Centaure, Bord de l'Eau et Licorne	Villeneuve-le-Roi

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

Article 4 - Le comité de suivi

Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi

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

Ce comité sera présidé par le STIF. La Collectivité assurera la vice-présidence.

Il se réunit annuellement dans les locaux de la Collectivités.

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

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau Bord de l'eau et de guider son évolution.

Article 4-2 - Organisation du comité de suivi

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

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les parties 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, 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 la Collectivité et l'Entreprise.

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

Article 4-3 - Attributions

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

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'Article 5
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire de la collectivité ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

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

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

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

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

Article 5-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les 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 de la Collectivité dans le cadre de ses 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 de la Collectivité 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 la Collectivité, dans un délai minimum de huit jours.

La Collectivité peut demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

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

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, la Collectivité demandera à ses 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, la Collectivité informera 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

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

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Article 5-4 - Modifications pérennes

a. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la collectivité

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 de la Collectivité 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 sur l'ensemble du réseau, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

Dans ce cadre, l'Entreprise devra nécessairement informer la Collectivité des variations d'offre qu'elle compte effectuer sur les lignes non conventionnés avec la Collectivité afin de s'entendre sur la répartition, des 2% de variation de l'offre applicables sur l'ensemble du réseau.

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

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

L'Entreprise fournira au STIF et à la collectivité 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, la Collectivité est consultée lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

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

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

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

La prise en charge du STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

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

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

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

Les critères d'appréciation de la Collectivité, 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, etc.... ;
- Efficiency de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits.

Article 6 - Mise à disposition de biens par la collectivité

Article 6-1 - Biens mis à disposition par la Collectivité

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

A la date d'effet de la présente convention, la Collectivité affecte gratuitement à l'exploitation du service les biens visés à l'Annexe B.6.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par la Collectivité 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 la Collectivité 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 de la Collectivité 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 mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre la Collectivité pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge de la Collectivité par la présente convention.

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 propreté des installations et des abords de ces dernières.

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

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

Article 6-3 - Retour des biens

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

Article 7-1 - Suivi du réseau

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

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

La collectivité peut contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, la Collectivité peut, à tout moment et à ses frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elle juge utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

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

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

b. Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet à la Collectivité les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

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

c. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet à la collectivité les éléments relatifs à l'offre du réseau :

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

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

d. Suivi des investissements de l'Entreprise

L'Entreprise transmet à la Collectivité 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, la Collectivité sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de la Collectivité ne sera prit 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 à la Collectivité le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

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 reçues par courrier dans un délai de deux semaines et dans un délai de 5 jours pour les réclamations par courriel et les appels téléphoniques.

Elle transmet à la Collectivité 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.

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, la Collectivité, 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 de la Collectivité.

Ce comité est réuni chaque année par la Collectivité qui en assure la présidence. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la Collectivité et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves...

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

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

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

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF 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 veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la Collectivité le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

La Collectivité veille au respect du plan de transport adapté local et informe le STIF, lorsqu'elle 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 - Maîtrise d'ouvrage

a. Fluidité du réseau

La Collectivité s'engage à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire.

b. Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par la Collectivité pour la voirie communale. La gestion des feux situés sur les routes départementales se trouvant sur son territoire relève quant à elle du Conseil Général du Val-de-Marne.

c. Programmation d'aménagements de voiries

La collectivité s'engage à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur son territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elle propose 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 de la Collectivité, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent être réinjectés dans l'offre ou permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

d. Aménagements d'arrêts

La Collectivité pourra étudier l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris-voyageurs ;
- les abris-voyageurs disposent 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

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 de la Collectivité.

e. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la Collectivité prend 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 la Collectivité sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la Collectivité toute information sur le réseau permettant à la collectivité 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 le réseau.

f. Autres coordinations

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

Article 7-4 - Accessibilité

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

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

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

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la Collectivité, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses actions.

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

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou par les d'associations représentatives d'UFR ou par les 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 la Collectivité et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

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

Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

La Collectivité s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.

Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit à la Collectivité un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » qui sera communiquée aux collectivités dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

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

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

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité 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 à la Collectivité de:

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;
- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

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

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

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

Un groupe de travail avec des représentants de Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

Article 8 - Communication

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

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

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

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

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la Collectivité 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 de la Collectivité 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 de la Collectivité et de l'Entreprise.

La Collectivité et le STIF doivent valider l'habillage des véhicules aux couleurs communes avant le 31 mars 2011. A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figureront en annexe B7.

En cas de désaccord entre les parties, l'habillage aux couleurs du STIF sera automatiquement appliqué et pris en charge par ce dernier.

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

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

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

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 latéralement (côté passagers). 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 la Collectivité 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 la Collectivité 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 de la Collectivité 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.
- La Collectivité créera un lien de son site Internet vers celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site de la Collectivité 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 la Collectivité sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF

La Collectivité apporte toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elle s'engage 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 de la Collectivité.

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 la Collectivité, en copropriété avec le STIF.

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

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

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'Article 4-1 -, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

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

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

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 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.

Article 10-2 - Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 242.493 € HT 2008.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « $n - 1$ ».

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

Article 10-3 - Distribution de titres de transport

La collectivité peut délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF.

La collectivité invite les personnes répondant aux critères d'attribution appropriés à faire valoir leurs droits auprès du conseil général pour l'obtention d'un titre de la gamme Améthyste et les assiste pour effectuer cette demande,

En remplacement de son titre local sur la ligne 002-002-002, sous-ligne 4 « La Licorne », la collectivité s'engage à acheter auprès de l'Entreprise des titres appartenant à la gamme tarifaire francilienne pour un montant annuel prévisionnel de 13 507, 11 € H.T. 2008 (19 000 € TTC 2013). Cette somme est calculée à partir de la mobilité actuelle constatée des 1 275 porteurs de la carte distribuée par la collectivité.

Ce système étant mis en place au 02/09/2013, le montant prévisionnel 2013 est calculé au prorata des mois effectués (4 687,23 € HT 2008) puis 13 507,11 € HT 2008 pour les années suivantes.

L'objectif de recettes de l'Entreprise et le montant forfaitaire de la collectivité sont ajustés de ces montants.

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.

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

Article 12 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre la Collectivité et l'Entreprise et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre la Collectivité et l'Entreprise.

Article 13 - Règlement des litiges

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

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

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

TITRE II - Annexes

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications

B. Annexes Circonstanciées

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

Annexe B.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 de (s) la Collectivité(s)

Annexe B.6 Biens mis à disposition par la(es) Collectivité(s)

Annexe B.7 Livrée des véhicules

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

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

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

La Collectivité,