

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2013/570**  
**Séance du 11 décembre 2013**

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

**AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**  
**AVENANT N°2 AU PROTOCOLE D'ACCORD**  
**CONVENTION PARTENARIALE**

**RESEAU TRAVERCIEL**

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°2011/0104 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Transdev - Établissement de Nanterre ;
- VU** le protocole d'accord signé à la date du 8 décembre 2011 entre le STIF, le SMIRTOP et la commune de La Celle Saint-Cloud ;
- VU** la délibération n°2012/0042 du 8 février 2012 approuvant l'avenant n°1 au protocole d'accord entre le STIF, le SMIRTOP et la commune de La Celle Saint-Cloud ;
- VU** la délibération n°CC2013-36 du 15/10/2013 du conseil communautaire de l'agglomération Cœur de Seine approuvant le projet de convention partenariale du réseau Traverciel ;
- VU** la délibération n°2013.04.13 du 12 novembre 2013 du conseil municipal de la commune de La Celle-Saint-Cloud approuvant le projet de convention partenariale du réseau Traverciel ;
- VU** le rapport n°2013/570 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 décembre 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 4 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : d'approuver :

- l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 ainsi que ses annexes ;
- l'avenant n°2 au protocole d'accord pour le réseau Traverciel ainsi que ses annexes ;
- la convention partenariale du réseau Traverciel ainsi que ses annexes ;

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20131211-2013-570-DE  
Date de télétransmission : 16/12/2013  
Date de réception préfecture : 16/12/2013

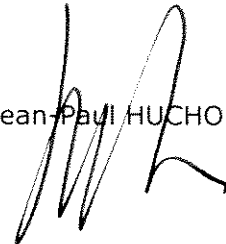
**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer :

- ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 ainsi que ses annexes avec la société Transdev – Établissement de Nanterre ;
- ledit avenant au protocole d'accord pour le réseau Traverciel avec le SMIRTOP et la commune de La Celle-Saint-Cloud ;
- ladite convention partenariale avec la société Transdev – Établissement de Nanterre ainsi que l'agglomération Cœur de Seine et la commune de La Celle-Saint-Cloud.

**ARTICLE 3 :** 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



**AVENANT N° 2**  
**au**  
**CONTRAT DE TYPE II**  
**Traverciel – 002 067**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)**, Établissement 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 11 décembre 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

**La société Transdev Île-de-France (Établissement de Nanterre)**, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de B 383 607 090 (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé au Parc des Fontaines - 169 avenue Georges Clémenceau - 92735 NANTERRE cedex, représentée (par délégation) par Philippe Crolet, en sa qualité de Directeur d'Établissement.

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 « Traverciel » 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 les évolutions contractuelles intervenant sur les lignes regroupées sous le nom de Traverciel, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

1. La conclusion d'une convention partenariale avec la communauté d'agglomération Cœur de Seine ainsi que la commune de La Celle-Saint-Cloud ;
2. L'intégration à 100% dans le CT2 des lignes 213-113-027 et 213-113-460 sur la base de leur offre actuelle. A cette occasion, les codes de ces deux lignes sont modifiés et deviennent respectivement 213-213-027 et 213-213-460 ;
3. Le retrait en totalité de l'offre des lignes 100-113-026, 100-113-459, 100-113-469 et 100-113-471 pour intégration dans d'autres contrats ;
4. La création d'une nouvelle desserte en rabattement sur gare pour le quartier Beauregard à La Celle-Saint-Cloud, intégrée à la ligne 213-213-027 et se substituant à une desserte effectuée jusqu'alors par la ligne 100-113-026 ;
5. Une extension d'offre aux heures creuses et le samedi sur la ligne 213-213-027.

La date de mise en service des points 1 à 3 est le : **1<sup>er</sup> janvier 2014**

La date de mise en service des points 4 et 5 est le : **15 juillet 2014**

**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 A1 Liste des lignes exploitées
- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 État du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

## **Article 2. Entrée en vigueur et notification**

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

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

\_\_\_\_\_  
Pour le Syndicat des transports  
d'Île-de-France,

\_\_\_\_\_  
Pour l'entreprise

Pour la Directrice générale et par délégation

**Catherine Bardy**  
Directrice de l'exploitation

**AVENANT N° 2**  
**AU PROTOCOLE D'ACCORD TRAVERCIEL**  
**RESEAU TRAVERCIEL**

Le présent avenant est établi entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41, rue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération en date du 11 décembre 2013

Ci-après désigné « **le STIF** »,

d'une première part,

ET :

**La commune de La Celle-Saint-Cloud**, 8<sup>E</sup>, avenue Charles de Gaulle 78170 La Celle-Saint-Cloud, représentée par Olivier Delaporte, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une deuxième part,

ET :

**Le Syndicat Mixte pour la gestion du Réseau de Transport de l'Ouest Parisien (SMIRTOP)**, 54, Grande rue 92311 Sèvres Cedex, représentée par Eric Flamand, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommés les « Collectivités »,

Le STIF et les Collectivités étant ensemble désignés ci-après soit la ou les « Parties ».

## **Préambule**

Le Conseil du STIF a approuvé le protocole d'accord « Traverciel » le 09 février 2011.  
Le Conseil a ensuite validé un avenant de prolongation du protocole le 8 février 2012.

Afin de prendre en compte les évolutions contractuelles intervenant sur les lignes regroupées sous le nom de Traverciel, il apparaît aujourd'hui nécessaire de prolonger à nouveau la validité du protocole susvisé, jusqu'au 31 décembre 2013.

Dans le cadre de cette prolongation, le SMIRTOP et La Celle Saint-Cloud s'engagent à proroger de nouveau leur convention du 24 décembre 1998 conclue avec les opérateurs pour l'exploitation du réseau Traverciel, jusqu'au 31 décembre 2013.

## **EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

### **Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1 du protocole est modifié comme suit :

#### ***Article 1 Engagement des collectivités***

Les collectivités s'engagent à maintenir leur financement pour l'exploitation du réseau Traverciel jusqu'à la prise d'effet de la convention partenariale du réseau Traverciel décrite à l'article 3.

A cet effet, la convention d'exploitation conclue entre les Collectivités, la RATP et Transdev en date du 24 décembre 1998 sera prorogée jusqu'au 31 décembre 2013.

### **Article 2**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par le STIF aux parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il intervient pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le 31 décembre 2013.

### **Article 3**

Toutes les clauses du protocole d'accord Traverciel non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit.

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le

Pour le STIF,

Madame Sophie MOUGARD  
Directrice générale

*Les Collectivités,*

Pour le SMIRTOP,

Monsieur Eric FLAMAND  
Président

Pour la commune de La Celle-Saint-Cloud,

Monsieur Olivier DELAPORTE,  
Maire



**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COMMUNES / SOCIETE DANS  
LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE  
TYPE 2 DU RESEAU TRAVERCIEL**

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 11 décembre 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

**La communauté d'agglomération Cœur de Seine**, dont le siège social est situé au 13 Place Charles de Gaulle, 92210 Saint-Cloud, représentée par son Président M. **Eric Berdoati**, autorisé à signer la présente par délibération en date du .....

d'une deuxième part,

ET

**La commune de la Celle Saint-Cloud**, dont le siège social est situé au 8<sup>E</sup> avenue Charles de Gaulle, 78170 La Celle Saint-Cloud, représentée par son Maire M. **Olivier Delaporte**, autorisé à signer la présente par délibération en date du .....

d'une troisième part,

Ci-après dénommée « les Collectivités »,

ET

**La société TRANSDEV Ile-de-France (Établissement de Nanterre),** SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de B 383 607 090 (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé Immeuble Sereinis – 32 Boulevard Gallieni – 92130 Issy-les-Moulineaux, représentée (par délégation) par M. **Philippe Crolet**, en sa qualité de Directeur d'Établissement.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

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

# TITRE I - Convention partenariale

## CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale.....	3
CHAPITRE I - Sommaire .....	3
CHAPITRE II - Préambule .....	4
Article 1 - Objet de la convention.....	6
Article 2 - Durée.....	6
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence .....	6
Article 4 - Le comité de suivi.....	7
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre .....	8
Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités .....	11
Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau .....	12
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 .....	21
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<sup>er</sup> janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1<sup>er</sup> contrat – dit « **contrat de type 1** » – d'une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l'ensemble des lignes qu'elle exploite et constituant un contrat de transition, d'une part, en ce qu'il s'inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d'autre part, en ce qu'il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d'offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d'intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l'exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

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

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

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

Les collectivités sont des partenaires essentiels qui partagent et renforcent par leur action historique les objectifs définis par le STIF. 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 les Collectivités 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 aux Collectivités, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l'éventualité où, à terme, les Collectivités seraient désignées Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l'ensemble des dispositions de l'accord conclu entre le STIF et les Collectivités.

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d'exploitation de type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l'accessibilité et à la communication.

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

## Article 1 - Objet de la convention

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

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement ;
- des Collectivités qui souhaitent accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de type 2 ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les Collectivités accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau Traverciel défini dans le contrat d'exploitation de type 2 n° [CT2/067] 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 1<sup>er</sup> janvier 2014 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(s) commerciale(s)	Communes desservies
213-213-027	27 – 28 – 29 -30	La Celle-Saint-Cloud, Rueil-Malmaison, Bougival.
213-213-460	460	La Celle Saint-Cloud, Vaucresson, Marne la Coquette, Garches, Saint-Cloud, Boulogne-Billancourt.

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. Les Collectivités en assureront une vice-présidence tournante. Il se réunit annuellement et successivement dans les locaux de chacune des Collectivités.

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

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau Traverciel 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 les Collectivités et l'Entreprise.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu validé par l'ensemble des parties. Le compte-rendu sera établi à tour de rôle par le STIF et 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 des Collectivités ;
- 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 des Collectivités 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 des Collectivités et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum 8 jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

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

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

Les Collectivités informeront l'Entreprise, 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, les Collectivités demanderont à leurs services respectifs compétents de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

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



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

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

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

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

### ***Article 5-4 - Modifications pérennes***

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

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable des Collectivités dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -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, les Collectivités et l'Entreprise devront nécessairement se concerter afin de s'entendre sur la répartition, entre chacune d'elles, des 2% de variation de l'offre applicables sur l'ensemble du réseau.

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

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

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

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

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

**b. Modifications pérennes avec incidence financière**

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

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

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

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

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

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes, etc...
- Efficiency de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits

## **Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités**

### **Article 6-1 - Biens mis à disposition par les Collectivités**

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

A la date d'effet de la présente convention, les Collectivités affectent gratuitement ou contre paiement 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 les Collectivités au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par les Collectivités sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques des Collectivités et sous leur entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

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

La commune de la Celle Saint-Cloud affecte à titre onéreux un parking permettant le remisage des autobus de Transdev Île-de-France – Établissement de Nanterre. Les conditions de la mise à disposition sont définies à l'Annexe B.6.

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

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 les Collectivités, propriétaires.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition des Collectivités.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent aux Collectivités pour les biens dont elles sont propriétaires ;
- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations et des abords de ces dernières.

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

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

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

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

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'Article 11 - ci-dessous, les Collectivités et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaires à l'exploitation du service.

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

### ***Article 7-1 - Suivi du réseau***

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

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

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

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

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

Au titre de l'information des voyageurs, l'Entreprise met en place un club client, qui offre les services suivants :

- **Club Client Traverciel courrier :**  
Envoi des nouvelles grilles horaires par courrier : à minima 2 fois par an (en juin pour les horaires été – en août pour les horaires hivers) et à chaque modification des grilles horaires en cours d'année. (Les clients peuvent s'inscrire gratuitement au Club Client courrier en précisant les lignes de bus empruntées - inscription par courrier ou par téléphone)
- **Club Client Traverciel via le portail transdev-idf.com**  
Les internautes peuvent s'inscrire gratuitement aux alertes mail afin de recevoir les nouvelles fiches horaires au format pdf, les infos trafic en temps réel (déviation, perturbations réseau suite à la neige, dates d'application des horaires été/hiver...)

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

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

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

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

#### ***c. Suivi de l'offre***

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

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

L'Entreprise alerte les Collectivités 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 aux Collectivités les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

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

Lors des renouvellements de véhicules, les Collectivités seront consultées en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, leur avis ne sera pris en compte que dans la

mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

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

Le STIF confie expressément aux Collectivités le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

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

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

**b. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage**

#### **a. Fluidité du réseau**

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

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

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

Elles proposent tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux
- ...

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire des Collectivités, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

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

#### **c. Aménagements d'arrêts**

Les Collectivités pourront 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 peuvent 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

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 des Collectivités.

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

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

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et les Collectivités sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre aux Collectivités toute information sur le réseau leur permettant d'exercer leur mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le réseau.

**e. Autres coordinations**

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 deux lignes visées par la convention partenariale devront être rendues accessibles aux UFR avant le 12 février 2015, délai fixé par la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Le STIF rappelle que cette même obligation d'accessibilité aux UFR concerne également toutes les autres lignes desservant une ou plusieurs communes signataires de la convention, qu'elles soient rattachées au réseau Traverciel ou à d'autres réseaux.

Les conditions de déclaration d'accessibilité aux UFR d'une ligne urbaine sont les suivantes :

- au moins 70 % des arrêts desservis par la ligne ont une accessibilité UFR confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes et partagée par le transporteur (le déploiement de la palette est possible avec les véhicules en exploitation).
- La ligne est exploitée par des véhicules accessibles aux UFR (hors véhicules de réserve).



Les aménagements et dispositifs aux points d'arrêts et dans les véhicules, relatifs aux autres handicaps (cognitifs et sensoriels), pourront être déployés ultérieurement à la déclaration d'accessibilité UFR.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité UFR auprès du STIF dès lors que toutes les conditions sont réunies.

Les obligations incombant à l'entreprise découlant des déclarations d'accessibilité des lignes, sont détaillées dans l'art. 14 du contrat d'exploitation. Elles portent principalement sur l'obligation d'affectation des véhicules accessibles aux UFR aux lignes déclarées accessibles, sur l'information fournie aux usagers (plans, thermomètres de lignes, fiches horaires et site internet) ainsi que sur la formation délivrée aux conducteurs.

#### **b. Données relatives à la mise aux normes UFR 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 pour les personnes en fauteuil roulant (UFR) 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.

La Collectivité s'engage à renseigner régulièrement, notamment lors des comités de suivis, l'état de l'accessibilité pour les UFR de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.

Cet état des lieux concerne l'ensemble des lignes desservant le territoire des collectivités signataires, qu'elles soient ou non rattachées au réseau Traverciel.

Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, et qu'elle ne détient pas la compétence pour la réalisation des travaux de mise aux normes d'accessibilité des points d'arrêts, elle s'engage à collecter auprès de ses communes membres les données relatives à l'état d'accessibilité des points d'arrêts.

Pour chaque arrêt physique, devront être précisés les éléments suivants :

- Le nom commercial du point d'arrêt
- Le nom de la commune
- Les lignes qui le desservent
- Son état d'accessibilité (oui ou non) pour les personnes en fauteuil roulant.

Un point d'arrêt est jugé accessible aux UFR lorsqu'il respecte les prescriptions détaillées dans le guide d'aménagement des points d'arrêts édité par le STIF, téléchargeable sur le site du STIF (hauteur du quai de 18 cm et aménagement de l'arrêt – longueur, largeur et disposition des mobiliers urbains - permettant la libre circulation des personnes en fauteuil roulant).

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

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings,

site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

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

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

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

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

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

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

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

Une communication d'intérêt communautaire ou communal par affichettes (21x29,7cm) est possible à l'intérieur des autobus, sur demande des Collectivités à l'Entreprise.

### **Article 8-2 - Cas particulier de la découpe des véhicules**

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

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

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

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.

Les Collectivités et le STIF ont validé l'habillage des véhicules qui figure en **Annexe B.7**. Ce nouvel habillage sera mis en place à partir de 2014.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Article 8-4 - Marques**

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par les collectivités, en copropriété avec le STIF.

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

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

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

### **Article 9-1 - Cas général**

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'Article 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.2 : Service de référence (uniquement en cas d'absence d'impact financier pour les Collectivités)
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

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

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

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **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 :

(k€ constants 2008)	2014	2015	2016
Coût du service de référence	3 017	3 018	3 025

### **Article 10-2 - Engagements financiers du STIF**

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2014	2015	2016
Contributions financières	2 293	2 290	2 294

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

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

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants sont définis ci-dessous :

- Communauté d'Agglomération Cœur de Seine : 63 000 € valeur 2008
- Commune de La Celle Saint-Cloud : 350 000 € valeur 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.

La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

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

### **Article 11 - Résiliation**

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

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

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 toute convention existante préalablement entre les Collectivités et l'Entreprise.

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

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

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

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

## 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.5 formule d'indexation de la participation des Collectivités**

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

**Annexe B.7 Livrée des véhicules**

## **SIGNATAIRES**

Établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le .....

Pour la Directrice Générale du STIF et par  
délégation,  
La Directrice de l'Exploitation

Pour l'Entreprise,  
Le Directeur

**Catherine Bardy**

*Les Collectivités,*

Pour la Communauté d'Agglomération Cœur de Seine,  
Le Président,

Pour la Commune de La Celle Saint-Cloud,  
Le Maire,