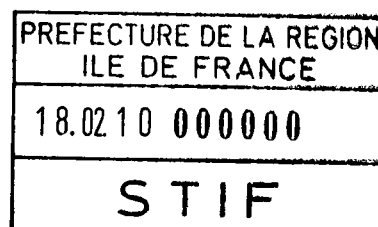


Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2010/0122**

**Séance du 17 février 2010**



**DELEGATION DE COMPETENCE  
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE VAL BREON  
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

-----

**SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative 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** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil communautaire de la Communauté de Communes de Val Bréon n°2009-03 -- 03 du 05 mars 2009 ;
- VU** le rapport n°2010/0122 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 11 février 2010 et de la commission économique et tarifaire du 12 février 2010 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : La Communauté de Communes de Val Bréon reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande, telle que décrite à l'article 2.

**ARTICLE 2** : Le service de transport à la demande desservira tout le territoire communautaire et quelques communes avoisinantes. Il permettra aux usagers d'accéder aux équipements d'intérêt communautaire ou générateurs de déplacements. Le service fonctionnera tout au long de l'année, du lundi au vendredi, à raison de 7 heures par jour, aux heures creuses. Les usagers réserveront par téléphone, auprès du transporteur, leur déplacement.

**ARTICLE 3** : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Communauté de Communes de Val Bréon pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local telle que définie à l'article 2 de la présente délibération, est approuvée.

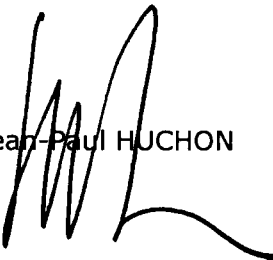
**ARTICLE 4 :** La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 18 000 € en année pleine ; elle est revalorisée chaque année selon la formule d'actualisation mentionnée à l'article 8 de la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

**ARTICLE 5 :** La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

**ARTICLE 6 :** La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui 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



# Convention de délégation de compétence en matière de services de transport à la demande

## ENTRE :

Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue 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 n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_, ci-après désigné le « STIF »,

**D'UNE PART,**

## ET

La Communauté de Communes de VAL BREON, ayant son siège social en Mairie de Châtres, et représenté par M. Jean-Jacques BARBAUX, en qualité de Président, en vertu de la délibération du 08 avril 2009, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

**D'AUTRE PART**

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009,
- 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, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du conseil communautaire de la Communauté de Communes de Val Bréon n°2009-03 -- 03 du 05 mars 2009 ;

## PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande.

Conformément à l'article 1<sup>er</sup>-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétences consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

## **Titre I - DISPOSITIONS GENERALES**

### **Article 1- Objet**

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de transport à la demande, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'Article 5.1-. Elle n'empporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2-. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'empporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 14-, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

### **Article 2- Durée**

La présente convention est conclue pour une durée de 4 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

### **Article 3- Principes généraux**

#### **Article 3.1- Principe d'exclusivité de l'AOP**

Dans les limites fixées à la présente convention, et sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

### **Article 3.2- Principe de coopération et de transparence**

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1<sup>er</sup> avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10-.

### **Article 4- Droits et obligations du STIF**

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique Régionale des transports et en assure la cohérence.

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services de transport à la demande figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
  - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Article 5.4-de la présente convention,
  - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP ses conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
  - étudie toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
  - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

### **Article 5- Droits et obligations de l'AOP**

#### **Article 5.1- Services faisant l'objet de la délégation de compétence**

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du (des) service(s) de transport à la demande décrit(s) ci-dessous.

La Communauté de Communes de Val Bréon offrira un service de transport à la demande sur tout le territoire communautaire et des points d'arrêt de communes avoisinantes. Il permettra aux usagers d'accéder aux équipements d'intérêt communautaire ou générateurs de déplacements. Le service fonctionnera tout au long de l'année, du lundi au vendredi, à raison de 7 heures par jour, aux heures creuses. Les usagers réserveront par téléphone, auprès du transporteur, leur déplacement. Pour ce service, la Communauté de Communes de Val Bréon acquerra un véhicule de 9 places, dont une pour le conducteur et une pour une PMR, dont la gestion sera confiée au transporteur.

### **Article 5.2- Compétences déléguées**

L'AOP s'engage à assurer les compétences définies ci-dessous qui lui sont déléguées par le STIF :

- La mise en service des services visés au 5.1 avant le \_\_\_\_\_ (date).
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3- et à l'Annexe I,
- Le financement des services, avec le concours du STIF,
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention,
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou de suppression d'offre de transport, ou de qualité de service selon les modalités fixées à l'Annexe I,
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent,
- Mettre en œuvre l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel détaillé au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'Article 10- et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

### **Article 5.3- Désignation de l'exploitant**

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) :

- soit d'exploiter le ou les service(s) en régie,

- soit de confier par la signature d'une convention à durée limitée l'exploitation du ou des service(s) à une entreprise ou une association désignée après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- En cas de régie :
  - la délibération mettant en place ladite régie,
  - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
  - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
  - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
  - L'acte justifiant la date de mise en service du(des) service(s),
  - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

#### **Article 5.4- Retard dans la mise en service**

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service par la conclusion d'un avenant à la présente convention,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'article 14.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

## **Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE**

### **Article 6- Tarification applicable**

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1- est une tarification spécifique au voyage.

Un système de billetterie propre sera mis en place par l'AOP permettant la vente de ticket.

Le tarif au voyage fixé par la présente convention est équivalent à celui du Ticket t+.

L'AOP s'engage à ne pas appliquer de réductions par rapport au tarif fixé qui ne serait pas mentionnés dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

Les recettes tarifaires perçues par l'AOP avec le système de billetterie représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

#### **Article 7- Financement par l'AOP**

Sous réserve des dispositions de l'Article 8-, l'AOP supporte toute les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

#### **Article 8- Participation du STIF au financement du service**

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

Conformément aux modalités prévues à l'Article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement du service de transport à la demande de la Communauté de Communes de Val Bréon est fixée à 18 000 € en année pleine.

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année comme suit :

$$\text{Montant de l'année N} = (1+t_N) \times \text{Montant de l'année N-1}$$

Où  $t_N$  est calculé sur la base de la formule détaillée dans le tableau ci-après.

<b>Intitulé de l'indice</b>	<b>Coeff. associé à l'indice</b>	<b>Valeurs prises en compte pour le calcul</b>
Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » - Ministère du travail SHOUV § (indice 49 de la NAF 88)	0.45	Valeur moyenne de octobre N-2 à septembre N-1 / Valeur moyenne de octobre N-3 à septembre N-2
Prix HT du gazole en cuve en fin de mois, déduction faite du remboursement partiel de la TIPP	0.10	
Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1559272)	0.10	
Indice des prix à la consommation - Entretien et réparation de véhicules personnels	0.05	
Indice des prix à la consommation - Services	0.30	

Le financement du STIF pourra être modifié par voie d'avenant, en particulier dans le cas de modification substantielle du service.

### **Article 9- Modalités de règlement de la participation du STIF**

La participation du STIF au titre de l'Article 8- est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Le 1<sup>er</sup> versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service de transport à la demande.

#### Références bancaires:

- Titulaire du compte: Communauté de communes de Val Bréon
- Domiciliation bancaire: Banque de France / Trésorerie de Rozay-en-Brie
- Code banque : 30001
- Code guichet : 00525
- N° de compte : D7760000000-06

### **Titre III - INFORMATION ET CONTROLE**

#### **Article 10- Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées**

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- Analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport, données statistiques sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services ; et plus généralement tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

### **Article 11- Contrôle**

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'Exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

### **Article 12- Evaluation de la délégation de compétence**

Une évaluation de la délégation de compétence sera effectuée à mi-parcours de la convention.

## **Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES**

### **Article 13- Responsabilité**

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

### **Article 14- Résiliation**

#### **Article 14.1- Résiliation pour faute**

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'Article 5.1- ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

**Article 14.2- Résiliation amiable**

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord et par le biais d'un avenant, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

**Article 15- Fin de la convention**

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se contacter afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

**Article 16- Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Sophie MOUGARD

Pour

Le Président

Jean-Jacques BARBAUX

# ANNEXE I

## CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU VAL BREON

### - SOMMAIRE -

<b>1</b>	<b>ELEMENTS DE CONTEXTE.....</b>	<b>2</b>
1.1	- Existence et consistance des besoins de déplacements.....	2
1.2	Circonstances de temps et de lieu .....	3
<b>2</b>	<b>ORGANISATION DU TRANSPORT.....</b>	<b>4</b>
2.1	<b>Conditions générales d'exploitation .....</b>	<b>4</b>
2.1.1	Zone géographique desservie .....	4
2.1.2	Ayants droit.....	4
2.1.3	Description de la consistance et de la nature du service.....	4
2.1.4	Matériel roulant.....	5
2.1.5	Centrale de réservation .....	6
2.2	<b>Qualité de service .....</b>	<b>6</b>
2.2.1	Délais de réservation .....	6
2.2.2	Information voyageurs .....	6
2.2.3	Continuité du service et exigences de qualité .....	7
<b>3</b>	<b>ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE.....</b>	<b>7</b>
3.1	Estimation du trafic.....	7
3.2	Niveau d'offre .....	8
3.3	Tarifcation.....	8
3.4	Bilan économique prévisionnel. ....	Erreur ! Signet non défini.
<b>4</b>	<b>DESIGNATION DE L'EXPLOITANT .....</b>	<b>8</b>

# **1 ELEMENTS DE CONTEXTE**

## **1.1 - Existence et consistance des besoins de déplacements**

La communauté de Communes de Val Bréon est le fruit du regroupement de neuf communes situées au centre de la Seine-et-Marne : Châtres, Crèvecoeur-en-Brie, Fontenay-Trésigny, La Houssaye-en-Brie, Les Chapelles-Bourbon, Liverdy, Marles-en-Brie, Neufmoutiers-en-Brie, Presles-en-Brie. Le territoire du Val Breon représente une population de 13 500 habitants.

Cet établissement public de coopération intercommunale a été créé par l'arrêté préfectoral DFEAD 3B 95 N°1 en date du 2 janvier 1995.

La Communauté qui s'étend sur les 9 communes précitées, est traversée par la route nationale 36 (axe Nord-Sud : Meaux - Melun) d'une part, et la route nationale 4 (axe Est-Ouest) d'autre part.

La zone logistique du même nom représente la principale ressource de cette Communauté de Communes. Elle est idéalement située au carrefour des deux axes précédemment cités, ce qui représente un attrait indéniable pour les entreprises qui y sont présentes. Deux autres zones d'activités sont également implantées sur le territoire: zone de l'alouette à La Houssaye en Brie et zone de Frégy à Fontenay Trésigny. Ces zones d'activités sont pourvoyeuses de 1500 emplois.

Ce territoire, encore à dominante agricole, représente un axe de développement important, tant sur le plan de sa situation géographique (à ~ 45 km de Paris, sur une route importante reliant Paris au reste de l'Europe : RN4), que du point de vue immobilier, le prix du m<sup>2</sup> à l'achat ou à la construction étant très compétitif au regard des prix pratiqués dans les autres banlieues situées à la même distance de Paris.

Un des objectifs prioritaires lors de la mise en place de la communauté de communes portait sur la volonté de se regrouper dans le but de mieux se préparer à l'évolution de l'agglomération Parisienne.

Autour d'un projet commun, la base logistique, moteur financier de cette approche, apparaît au fil du temps la nécessité d'aller plus loin dans l'attente des populations, et de créer un sentiment d'appartenance à ce territoire.

De ce fait, le développement des services à la personne offert par la communauté de communes répond parfaitement à cet objectif : créer un nouveau sentiment d'appartenance.

Celui-ci ne peut exister que grâce à la mise en place d'un lien entre les personnes et les équipements, permettant ainsi de créer une réelle intercommunalité, bien au-delà des contingences administratives imposées par la loi.

Ainsi, se prolonge la volonté des élus locaux de fédérer les individualités des différentes communes et de démocratiser l'action intercommunale en la rendant plus lisible pour les habitants.

Dans cet esprit, et du fait de l'éloignement de certaines communes les unes des autres d'une part, mais aussi compte tenu du manque de transports réguliers vers des pôles d'attraction d'autre part (gares S.N.C.F. / R.E.R., marchés, moyennes surfaces d'alimentation, installations sportives, et dans une moindre mesure les établissements scolaires...) il est vite apparu indispensable de permettre des déplacements à l'intérieur, voire à l'extérieur du territoire (établissements scolaires, cliniques, commerces ou R.E.R. de Tournan).

Qui plus est, du fait de l'impossibilité actuelle de rejoindre la zone d'activités (quelle que soit l'heure de la journée) sans véhicule personnel, il est à ce jour impossible pour des personnes ne possédant pas de véhicule personnel de postuler aux emplois proposés par les entreprises présentes sur cette base logistique (sauf à s'organiser en co-voiturage, ce qui n'est souvent pas possible).

Compte tenu par ailleurs qu'une desserte régulière ne saurait répondre à des horaires de travail débutant après 9 heures du matin, la création d'un service de transport à la demande sur le

territoire de la communauté de communes du Val Bréon ouvre des perspectives importantes sur ce point.

De plus, l'offre en équipements publics doit pouvoir être accessible à tous. Cependant, les lignes régulières existantes ne répondent pas totalement à la demande des habitants.

## **1.2 Circonstances de temps et de lieu**

Actuellement l'offre en transport en commun est principalement dirigée vers les gares RER E de Tournan-en-Brie ou S.N.C.F. Transilien de Marles, uniquement le matin de 6h00 à 9h00 et le soir de 16h30 à 20h00.

L'offre de transports collectifs est nulle dans la journée pour rejoindre soit une gare, soit un magasin ou un centre médical, ce qui représente un paradoxe total lorsque l'on sait que la communauté est traversée par de nombreuses lignes de bus reliant le nord du département au sud de celui-ci.

Cependant, force est de constater que ce maillage n'est pas organisé de manière à offrir à la population de l'ensemble de la communauté de communes une desserte locale rapide vers les équipements et zones d'attractivité du territoire communautaire.

La communauté de communes du Val Bréon est desservie directement par :

- La gare S.N.C.F. Transilien de La Houssaye – Marles
- La gare RER EOLE de Tournan
- Les lignes de car exploitées par **TRANSDEV au travers du réseau SOL'R**
  - **Ligne n° 3 Presles – Gretz – Tournan** : cette ligne assure la desserte du collège de Gretz, des établissements scolaires de Tournan et de la gare de Tournan du lundi au vendredi à raison de 6 allers et 4 retours quotidiens toute l'année + 2 retours en période scolaire uniquement.
  - **Ligne n° 10 Courpalay - Rozay – Fontenay - Marles** : cette ligne assure la desserte des établissements scolaires de Tournan à raison d'1 aller et 2 retours par jour en période scolaire et de la gare de Tournan du lundi au vendredi à raison de 5 allers et 3 retours quotidiens toute l'année + 2 retours en période scolaire. 2 allers-retours sont également assurés le samedi toute l'année.
  - **Ligne n° 21 Rozay – Tournan** : cette ligne assure la desserte du collège de Fontenay à raison de 2 allers-retours par jour en période scolaire et de la gare de Marles du lundi au vendredi à raison de 4 allers et 5 retours quotidiens toute l'année.
  - **Ligne n° 209 Les Chapelles Bourbon, Neufmoutiers – Tournan** : cette ligne assure la desserte des établissements scolaires de Tournan à raison de 2 allers-retours par jour en période scolaire et de la gare de Tournan du lundi au vendredi à raison de 3 allers et 2 retours quotidiens toute l'année + 1 aller et 2 retours en période scolaire.
  - **Ligne n° 309 Crèvecœur – La Houssaye – Marles ou Tournan** : cette ligne assure la desserte des établissements scolaires de Tournan à raison de 2 allers-retours par jour en période scolaire, de la gare de Tournan à raison de 3 allers-retours quotidiens en période scolaire et de la gare de Marles à raison de 3 allers et 4 retours quotidiens du lundi au vendredi toute l'année.
  - **Ligne n° 409 Chatres – Liverdy - Presles – Gretz – Tournan** : cette ligne assure la desserte des établissements scolaires de Tournan à raison de 2 allers-retours par jour en période scolaire et de la gare de Tournan du lundi au vendredi à raison de 4 allers et 5 retours quotidiens toute l'année + 2 allers et 1 retour en période scolaire.
- Une ligne exploitée aux **risques et périls de TRANSDEV**
  - **Ligne n° 17 Guignes – Chessy RER**: cette ligne assure la desserte de la gare RER de Chessy du lundi au vendredi à raison de 2 allers-retours quotidiens toute l'année.

- **Ligne n° 23 Argentières - Fontenay – Tournan** : cette ligne assure la desserte des établissements scolaires de Tournan à raison de 2 allers-retours par jour du lundi au vendredi en période scolaire
- Les lignes de car exploitées par la société **DARCHE GROS**
  - **Ligne n° 33 Lumigny – Marles** : cette ligne assure la desserte de la gare SNCF de Marles à raison de 2 allers et 3 retours du lundi au vendredi toute l'année.
  - **Ligne Seine et Marne Express n° 1 Rebais – Coulommiers – Melun** : cette ligne labellisée Mobilien à l'automne 2006 propose 25 allers-retours quotidiens en semaine et 16 allers-retours le samedi.
- Une ligne de car exploitée par la société **PROCARS**
  - **Ligne n° 14 Montceaux les Provins – Tournan** : cette ligne assure la desserte de la gare de Tournan à raison de 2 allers et retours du lundi au vendredi toute l'année.

Ces lignes ne répondent complètement aux besoins de déplacement domicile/travail ou scolaire en dehors des heures de commencement et de fin de travail.

Ainsi, le Transport à la demande permettrait d'offrir un réel service très attendu par la population, comme le démontre **l'enquête réalisée auprès 6000 foyers** de la C.C. Val Bréon en novembre 2008, dont les résultats (600 réponses) font apparaître aux questions :

- « *Souhaitez-vous une amélioration des transports sur votre commune* » : 91 % de réponses positives
- « *Etes-vous prêts à utiliser le T.A.D. ?* » : 92 % de réponses positives
- « *De façon régulière* » : 66 % de réponses positives

Cette offre de transport intercommunal répondrait donc à un réel besoin de la population.

## **2 ORGANISATION DU TRANSPORT**

### **2.1 Conditions générales d'exploitation**

#### **2.1.1 Zone géographique desservie**

La desserte, permettant aux usagers de se déplacer librement entre les différents points d'arrêt identifiés, portera :

- sur le territoire des 9 Communes de la Communauté de communes du Val Bréon,
- hors territoire: Tournan et Rozay (*passesports biométriques*)
- hors territoire: Villeneuve le Comte (*accès au réseau PEP'S vers le RER A*)

#### **2.1.2 Ayants droit.**

Toute personne du territoire, préalablement inscrite, désirant effectuer un trajet à l'intérieur des limites géographiques définies au paragraphe précédent.

Les publics les plus spécifiquement visés sont: les personnes âgées, les personnes ne disposant pas de véhicule ou les éco-citoyens, et dans une moindre mesure, les collégiens et lycéens en sortie d'établissements aux heures creuses. Les déplacements se feront surtout pour des motifs personnels, culturels et sportifs et très peu pour des motifs professionnels.

#### **2.1.3 Description de la consistance et de la nature du service**

##### **❖ Pôles générateurs de déplacement**

Les principaux pôles desservis sont:

- **les gares** (R.E.R. E de Tournan et S.N.C.F. Transilien de Marles) reliant le territoire à Paris
- **Tournan-en-Brie** où se situe l'A.N.P.E., les services sociaux (*Maison Départementale des Solidarités: MDS*), maisons de retraite, et également une clinique, la plus importante à 30 km à la ronde, ainsi que bon nombre d'associations sportives et culturelles non présentes sur le territoire de la C.C. Val Bréon.
- Les **centres commerciaux** de Tournan et de Fontenay-Trésigny
- Les **équipements sportifs et associatifs** (*gymnase, piscine, clubs et terrains de sport, ...*)
- Le **collège** et le **lycée** de Tournan-en-Brie (*lieu de rattachement de bons nombres d'élèves habitants sur la C.C.V.B*),
- Le **RER A** via le réseau PEP'S qu'il faut rejoindre à Villeneuve le Comte.

La CCVB a demandé et obtenu l'accord écrit des communes de Tournan-en-Brie, Rozay-en-Brie et Villeneuve-le-Comte pour créer les points d'arrêt sur leurs territoires respectifs.

#### ❖ **Points d'arrêts desservis**

L'ensemble des **points d'arrêts des lignes régulières** seront desservis. Certains points seront créés dans les zones mal desservies (*hameaux et écarts*), de façon à ce que chaque habitant soit à une **distance raisonnable d'un arrêt, inférieure à 450 mètres**. (*Voir les points d'arrêts définis par les élus sur les cartes jointes en annexe*).

L'identification des dessertes a été effectuée avec pour objectif de répondre aux besoins locaux. Ainsi tous les équipements, publics ou privés, porteurs d'une demande à caractère intercommunal, sont appelés à être dotés d'un point d'arrêts et desservis.

Les dessertes seront axées sur un meilleur accès aux équipements de leur commune respective par les habitants, mais surtout sur la volonté de rapprocher les habitants des équipements communautaires présents (*Piscine de Fontenay-Trésigny, gymnases de Tournan*), ou à venir (*Maison des services de la C.C.V.B*)

#### ❖ **Amplitude du service**

La vocation du T.A.D. n'étant pas de se substituer aux lignes existantes, ce service sera offert du **lundi au vendredi**, de **9h00 à 16h00**, (*7 heures par jour*), aux heures creuses de fonctionnement des lignes régulières.

#### ❖ **Période de fonctionnement**

Le service sera offert **toute l'année et pendant les vacances scolaires**, (*hors week-end et jours fériés*)

### 2.1.4 Matériel roulant

Le véhicule permettant d'assurer le service est **acheté** neuf **par la CCVB** et mis en gestion auprès du transporteur choisi après appel d'offres.

Le véhicule dispose de 9 places, dont une pour le conducteur et une pour PMR.

Une rampe permet l'accès au véhicule pour les PMR.

Un **système de télébilletique** sera installé **dans le véhicule**, par le transporteur.

Dans le contrat liant la CCVB au transporteur, une clause prévoira que ce dernier dispose d'un **véhicule de remplacement** adéquat à même d'assurer le service en cas d'indisponibilité du véhicule de base.

### 2.1.5 Centrale de réservation

La CC Val Bréon ne souhaite **pas de centrale de réservation**. En effet, le service ne desservant que 9 communes et n'étant assuré que par un seul véhicule, la réservation pourra être simplifiée et réalisée par une personne employée par le transporteur. La personne récupèrera les appels téléphoniques, tiendra le registre des utilisateurs et établira les plannings de déplacement.

## 2.2 Qualité de service

### 2.2.1 Délais de réservation

Le délai de réservation maximum sera la **veille au matin** précédent le transport. Ce délai pourra être raccourci en concertation avec le transporteur et sera contractualisé avec lui.

### 2.2.2 Information voyageurs

Le service fonctionnera du lundi au vendredi de 9 heures à 16 heures. Il n'y a pas de plan de ligne mais un **nuage d'arrêts identifiés desservis**, et qui visent à amener les usagers vers ces points d'arrêt situés à proximité des équipements d'intérêt communautaire. **Un dépliant**, conforme à la charte graphique du Conseil Général de Seine et Marne, **expliquant le fonctionnement** de la ligne et ses arrêts sera édité. Il sera mis à disposition dans les lieux publics (*administrations, commerces...*) et sera transmis une fois par an à tous les foyers de la C.C.Val Bréon. Les communes seront invitées à rappeler l'existence de ce service dans les bulletins municipaux

**Chaque point d'arrêt disposera du logo** du service et **d'informations essentielles** (*numéro de téléphone et horaires de service*). Les points d'arrêts des lignes régulières auront une signalétique supplémentaire, après accord du transporteur. Les nouveaux points d'arrêts seront symbolisés notamment par des panneaux fixés à des candélabres existants.

Les panneaux sont **achetés par la CCVB, implantés et entretenus par le transporteur** retenu après appel d'offres.

Les arrêts, les modalités de fonctionnement et les tarifs seront **affichés à l'intérieur du véhicule**.

Le service bénéficiant d'une participation importante du Conseil Général de Seine et Marne, et dans le cadre de la politique des transports de celui-ci, une **charte graphique unique pour tous les services de TAD du Département de Seine et Marne** sera reprise par la communauté de communes du Val Bréon. Le véhicule sera donc habillé en conséquence et reprendra les outils de communication définis par le Département de Seine et Marne.

Par ailleurs, le véhicule accueillera une **signalétique** symbolisant la participation du **STIF**.

Le numéro de téléphone de réservation et les horaires seront repris sur le véhicule.

Dans le mois précédent le démarrage du service, la Communauté de communes éditera une plaquette expliquant les modalités de fonctionnement du service. Cette plaquette sera diffusée dans l'ensemble des foyers des neuf communes desservies.

### 2.2.3 Continuité du service et exigences de qualité

A **chaque manquement** avéré et **non justifié** au contrat (*retards, horaires, entretien du véhicule, transmission des statistiques...*) la **CCVB pourra appliquer une pénalité** qui sera déduite de la facture mensuelle du transporteur.

Contractuellement le transporteur devra veiller à **disposer d'un véhicule de remplacement** afin d'assurer la continuité du service. Le véhicule devra être adapté au service. Le transporteur devra justifier à l'AOP les raisons de l'indisponibilité du véhicule. Le transporteur aura l'obligation d'informer personnellement chaque utilisateur en cas d'annulation du service. En cas de répétition de l'impossibilité d'effectuer le service, l'AOP pourra avoir recours à un autre prestataire, au frais du titulaire.

Selon les statistiques rendues mensuellement (*nombre de courses journalières, points de départ, d'arrivée, kilométrages journaliers, km haut le pied, fréquentation par commune, nombre d'appels, nombre d'appels non satisfaits, ...*), au vu du rapport d'activité, au vu de l'état du véhicule, et en fonction des plaintes reçues par la Communauté de communes, le taux d'actualisation annuel des prix du transporteur sera pondéré de 0,9 à 1,1. Le taux d'actualisation devra être différent en fonction des options achat ou location du véhicule.

## 3 ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

### 3.1 Estimation du trafic

Pour ce nouveau service de transport, la fréquentation est difficilement estimable.

Pour éviter toute surprise sur les dépenses de fonctionnement, la CCVB part du principe que le service pourrait avoir un **fonctionnement de 6 heures par jour** et que vu le réseau routier rural du territoire, le véhicule aurait une **moyenne horaire** proche de **40 km/h**.

Nb de jours de fonctionnement:	250 jours <i>52 sem x 5 j - 10 j fériés</i>
Kilométrage journalier estimé :	240 km/j
Kilométrage annuel estimé <i>dont 40% haut le pied</i>	60.000 km/an

### Nombre de voyages estimés par an

<b>collégiens et lycéens</b> <i>Le TAD pourra desservir les entrées et sorties qui ne disposent pas de moyen de transport.</i>	<b>1250</b> <i>(250 j x 5 élèves)</i>
<b>personnes âgées</b>	<b>1000</b> <i>(250 j x 4)</i>
<b>voyageurs occasionnels</b> <i>y compris les horaires décalés</i> <i>La communauté dispose d'environ 6000 foyers, 5% ne disposent d'aucun moyen de transport, soit 300 utilisateurs potentiels du TAD. Le TAD capterait 2% d'utilisateurs uniques, soit environ 6 voyages.</i>	<b>1500</b> <i>(250 j x 6)</i>
<b>TOTAL</b>	<b>3750 voyages / an</b>

Compte-tenu de la population desservie, ces 3750 voyages devraient se répartir à 40% pour les tickets achetés en mairies et 60% acquis dans le véhicule auprès du conducteur.

Le service fonctionnant aux heures creuses des lignes régulières, il y aura peu de report.

### 3.2 Niveau d'offre

Le service de transport à la demande du Val Bréon est une nouvelle offre, créée quasi ex nihilo à partir des seules données des transports réguliers et de l'enquête menée au sein de la communauté de communes de Val Bréon en novembre 2008.

Ainsi l'ensemble des estimations sera à compléter après une année d'exploitation, et ce d'autant que le service est le type zonal et qu'il est nouveau en région parisienne.

Le service fonctionnera:

**du lundi au vendredi,**

**7 heures par jour, (de 9h00 à 16h00 dont une coupure de 1 h pour le chauffeur)**

Nombre de jours	<b>250 jours</b> <i>52 sem x 5 j – 10 j fériés</i>
Nombre d'heures	<b>1500 heures</b> <i>250 j x 6h</i>
Nombre de km	<b>60 000 km/an</b>

Le transport s'adressant majoritairement à des déplacements entre deux communes, à partir des zones les plus peuplées vers les zones accueillant des équipements d'intérêt communautaire ou générateurs de déplacements, la **distance moyenne parcourue lors d'un voyage serait de 22 kilomètres** et 30 kilomètres si on ajoute le haut le pied.

### 3.3 Tarifification

Le service de TAD du Val Bréon sera accessible aux personnes ayant acquis un ticket délivré par les mairies de la CCVB.

Le titre de transport sera validé et comptabilisé par un système de télébilletique.

L'exploitant sera également autorisé à vendre des tickets unitaires à l'intérieur du véhicule, selon la tarification francilienne en vigueur. Ces ventes constitueront des recettes directes qui seront déduites de la facturation du prestataire.

## 4 DESIGNATION DE L'EXPLOITANT

### - Type de contrat

Afin de choisir un exploitant de ce service de transport à la demande, la Communauté engagerait une procédure de mise en concurrence, en respect du Code des marchés publics.

Un avis d'appel public à concurrence sera publié au BOAMP et au JOUE, et la procédure utilisée serait celle de l'appel d'offre ouvert.

Le contrat avec l'exploitant serait d'une durée d'un an, avec possibilité de le renouveler par voie expresse à trois reprises maximum.

Le fait que le gestionnaire dispose préalablement de la centrale de réservation et d'un véhicule de remplacement sera des critères de choix importants.

Le contenu intégral du présent dossier sera repris dans l'appel d'offre et donc dans le contrat liant la Communauté à l'exploitant de la ligne.



Place de la mairie 77610 Marles-en-Brie  
☎ : 01 64 51 33 26 Fax : 01 64 51 33 27  
@ : contact@valbreon.fr

#### **- Modalités de paiement par la collectivité**

Paiement mensuel sur facture, par virement administratif, conformément à la législation en vigueur, reprenant les frais fixes annualisés (assurance, réservation, entretien du véhicule,...) et les frais kilométriques.