

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0401
Séance du 7 juillet 2010



**CONVENTION PARTENARIALE
PASSEE DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 POUR LE RESEAU DU TERRITOIRE DU
SYNDICAT D'EQUIPEMENT ET D'AMENAGEMENT DES
PAYS DE FRANCE ET DE L'AULNOYE (SEAPFA)**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en 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** la délibération du conseil du STIF n° 2009/1060 du 9 décembre 2009 relative au contrat d'exploitation de type 2 et à la convention partenariale du réseau SEAPFA ;
- VU** le rapport n° 2010/0401 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 1^{er} juillet 2010 et de la commission économique et tarifaire du 2 juillet 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Il est pris acte de la substitution de la Communauté d'Agglomération « Plaine de France » au Syndicat d'Équipement et d'Aménagement des Pays de France et de l'Aulnoye (SEAPFA) dans les droits et obligations de ce dernier au titre de la convention partenariale conclue avec les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Tremblay-en-France, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la société Les courriers de l'Ile-de-France - Keolis dans le cadre de la conclusion du contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau du SEAPFA.

ARTICLE 2 : La convention partenariale approuvée par le Conseil d'Administration du STIF en date du 9 décembre 2009 est annulée et est remplacée par la convention partenariale annexée à la présente délibération.

ARTICLE 3 : Sont signataires de cette nouvelle convention partenariale : le STIF, les Communes de Tremblay-en-France et d'Aulnay-sous-Bois, la Communauté d'Agglomération « Plaine de France » et les Courriers de l'Ile-de-France – Groupe Keolis.

ARTICLE 4 : Les autres clauses de la convention partenariale sont adoptées dans les mêmes termes que la convention partenariale passée lors du conseil du 9 décembre 2009 au titre du réseau du SEAPFA.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer la convention partenariale annexée et visée aux articles 2, 3 et 4 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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

CONVENTION PARTENARIALE STIF / TREMBLAY EN FRANCE / AULNAY SOUS BOIS / SYNDICAT D'EQUIPEMENT ET D'AMENAGEMENT DES PAYS DE FRANCE ET DE L'AULNOYE / COURRIERS DE L'ILE DE FRANCE – GROUPE KEOLIS DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 POUR LE RESEAU DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PLAINE DE FRANCE

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du [...].

Ci-après dénommé le « STIF »,

ET

La Commune de Tremblay en France, représentée par M. **François ASENSI**, Député-Maire, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

ET

La Commune d'Aulnay Sous Bois, représentée par M. **Gérard SEGURA** son Maire, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

ET

La Communauté d'Agglomération Plaine de France, représentée par son Président **M. François ASENSI**, autorisé à signer la présente par délibération du conseil communautaire en date du [...]

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

Les Courriers de l'Ile-de-France (CIF) – Groupe Keolis, dont le siège social est situé 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, Société par Actions Simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro B 562 091 132, Représentée par son Directeur, Monsieur Claude FRASNAY.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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

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 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 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

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

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type I** » – d'une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l'ensemble des lignes qu'elle exploite et constituant un contrat de transition, d'une part, en ce qu'il s'inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d'autre part, en ce qu'il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d'offre réalisée, de mettre

en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d'intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l'exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

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

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

- L'association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats 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. Elles entendent, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur l'ensemble de leurs territoires.

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 ces dernières entendent 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 précisent celles de la convention d'exploitation de Type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence.

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

1. Objet de la convention.

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

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. ;
- des collectivités territoriales qui souhaitent accompagner la mise en œuvre des contrats d'exploitation ;
- 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 du territoire de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE, desservant les communes d'Aulnay sous Bois, Villepinte, Sevran, Tremblay en France, définies dans le contrat d'exploitation de type 2 n° [CT2/011] conclu avec l'entreprise Les Courriers de l'Île de France – Groupe Keolis.

2. Durée.

La présente convention prend effet à compter sa notification par le STIF, à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité, et prend fin le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

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

L'ensemble des lignes composant le périmètre du réseau sont définies en Annexe 1.

4. Le comité de suivi.

4.1. Organisation et fonctionnement.

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. 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.

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 du territoire de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE et de guider son évolution.

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

L'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre le STIF et les Collectivités dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

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

L'Entreprise transmet aux Collectivités, préalablement à la réunion du Comité de suivi, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère techniques et financiers qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre les Collectivités et l'Entreprise.

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

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

Les réunions donnent systématiquement lieu à l'établissement d'un compte rendu validé par l'ensemble des parties.

4.2. Attributions

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 ci-dessous ;
- De l'évolution de la fréquence de chaque ligne.
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- des participations financières des partenaires ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

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.

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 évènements 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 sur leurs territoires dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7.1.7.

Modification temporaire à l'initiative de l'Entreprise : L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information des collectivités sur leurs territoires et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum huit (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 (8) jours.

Modification temporaire à l'initiative des Collectivités : 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, les Collectivités demanderont à leurs services techniques de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins trois (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, ou ayant une incidence sur le temps de parcours, les Collectivités informeront l'Entreprise au moins quatre (4) semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par les Collectivités au moins deux (2) semaines avant le démarrage prévu des travaux.

5.1.1. 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 de plus de 2%.

5.1.2. 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.

5.2.Modifications pérennes

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

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable des Collectivités sur leurs territoires dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7.1.7.

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 de plus de 2%.

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 2 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.

5.2.2. Modifications pérennes avec incidence financière

Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus.

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 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 :

- la desserte de nouveaux équipements publics qui accueillent du public ;
- la desserte de nouvelles zones d'activité ;
- l'extension de l'amplitude horaire d'une ligne existante ;
- l'amélioration des horaires de desserte en soirée et le week-end.

Article 6 : Mise à disposition de biens par les collectivités.

Article 6.1. Les abris voyageurs.

En vue d'améliorer le service rendu aux usagers des transports en commun, la commune d'Aulnay sous Bois met gracieusement à la disposition de l'Entreprise les abris voyageurs situés sur son territoire.

Article 6.2 : L'entretien et la maintenance des abris voyageurs.

La commune d'Aulnay sous Bois assure l'entretien régulier (nettoyage, suppression des graffitis), la maintenance de chaque abri voyageurs et l'affichage de ses campagnes d'information.

Les caissons d'affichage de chaque abri voyageurs seront prioritairement réservés aux campagnes d'information de la commune d'Aulnay sous Bois qui laissera toutefois à l'Entreprise un accès réservé à l'information des voyageurs. Le contenu et l'entretien de ce cadre restent de la responsabilité de l'Entreprise.

La commune d'Aulnay sous Bois prend à sa charge les réparations, remises en état, voire le remplacement de chaque abri voyageurs qui seraient consécutifs à des accidents ou à des actes de vandalisme, ainsi que les recours éventuels contre les auteurs des dommages.

En cas de vandalisme répété sur un même mobilier, la commune d'Aulnay sous Bois pourra procéder, à ses frais, à son déplacement voire à sa suppression.

Les abris voyageurs disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage.

Les abris voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique

Un inventaire des abris voyageurs désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard dans les deux mois suivant la prise d'effet de la présente convention. Il est annexé à la présente convention (Annexe 3).

Cet inventaire est mis à jour par la commune d'Aulnay sous Bois au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

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

Article 6.3 : Bâtiment d'exploitation.

Dans le cadre de l'exploitation du Pôle gare de Vert-Galant, la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE met à disposition de l'Entreprise un bâtiment provisoire d'exploitation d'une superficie de 116 m², équipé d'un système électronique de vidéosurveillance et d'information voyageurs.

L'Entreprise est consultée par la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE sur les éventuels travaux à réaliser. Ils seront réalisés aux frais et risques et sous l'entière responsabilité de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE. Toutes les réglementations en vigueur seront respectées, de sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause de leur fait.

L'Entreprise fait son affaire personnelle de l'entretien courant et du nettoyage du bâtiment mis à sa disposition.

7. Association des collectivités au fonctionnement du réseau

7.1. Suivi du réseau

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

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

Les collectivités peuvent contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, les Collectivités peuvent, à tout moment et à 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. Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

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.

Par ailleurs, le COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE DE FRANCE accompagne l'Entreprise dans la mise en place d'un système de vidéo embarqué qui comprend un matériel embarqué à bord des véhicules complété d'un logiciel de lecture sécurisé qui sera implanté dans le centre d'exploitation situé sur la commune de Tremblay en France. La mise en œuvre de ce système sera précisée dans le cadre d'un avenant aux présentes qui sera négocié ultérieurement.

7.1.2. 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.

7.1.3 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.

7.1.4 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 de type 2, 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 consultés en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, les avis des Collectivités ne seront 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.

7.1.5 Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément aux Collectivités sur leurs territoires le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5.1) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5.2.1).

7.2 Relation avec les voyageurs

7.2.1 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 réclamation dans un délai maximum de 30 jours et dans un délai de 5 jours ouvrés pour les réclamations par courrier électronique.

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

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

7.2.2 Comité local des usagers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en Annexe 4 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.

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

7.3 Aménagement de la voirie

7.3.1 Fluidité du réseau

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

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

Elles proposeront 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
- les ralentisseurs adaptés
- les aménagements de carrefour
- ...

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 :

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

7.3.2 Aménagements d'abris voyageurs.

Les Collectivités étudieront l'installation d'abris voyageurs supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associé à la définition de l'emplacement des arrêts et abribus ;
- les abribus disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abribus doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique (Cf. Article 6).

Lorsqu'un abribus est installé, l'Entreprise s'engage à supprimer ses poteaux d'arrêts.

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 de deux semaines après observation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou communication de l'information par les Collectivités.

7.3.3 Etudes / Rôle d'expertise locale.

Compte tenu de leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur leurs territoires, les Collectivités prennent 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 l'Entreprise 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 permettant aux collectivités 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 territoire des Collectivités.

7.3.4 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.

7.3.5 SDA : études de mises en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 sont listées en Annexe 5.

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

Les parties conviennent qu'il s'agit à ce stade d'une liste provisoire. La liste définitive sera établie dans le délai de trois mois suivant la prise d'effet de la présente convention et remplacera l'Annexe 5.

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

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

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

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

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...).

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.

8.2.Cas particulier de l'habillage des véhicules

Concernant l'habillage extérieur 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.

La collectivité d'Aulnay-sous-Bois et le STIF sont tombés d'accord sur le principe d'un nouvel habillage des véhicules qui sera finalisé dans le délai de 3 mois à compter de la prise d'effet des présentes. Ce nouvel habillage sera mis en place à partir de mi-2010 sur les véhicules neufs et sera inscrit à l'Annexe 6.

La Collectivité de Tremblay-en-France et le STIF n'ont pas validé d'habillage des véhicules. Les parties se donnent 4 mois à partir de la signature de la convention pour trouver un accord. A l'issue des 4 mois, si un accord n'a pu être trouvé, la charte seule du STIF s'appliquera sur les nouveaux véhicules. Le nouvel habillage sera mis en place à partir de mi-2010 sur les véhicules neufs fera l'objet d'un avenant le définissant.

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

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 son 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 leur site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site 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.

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 (dont la liste est précisée en Annexe 8 du présent contrat), l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

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

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

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.

9. Recours à la procédure d'avenant

9.1. Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'article 9.2 peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'article 5, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

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 :

- Synthèse de l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année
- Interventions des collectivités sur la voirie et les équipements mis à disposition de l'entreprise ; Fichiers des points d'arrêt
- Conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 / Plan de transport adapté »
- Nouvelle découpe des véhicules
- Liste des marques du STIF

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

10. Engagements financiers des Parties.

10.1. Principes généraux

Le Contrat de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en annexe 9 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 à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	15 133	15 090	15 021	14 909	14 852	14 881	14 912

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)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	13 061	13 138	13 035	12 916	12 863	12 863	12 861

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

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 d'un montant de :

- 439 000 Euros HT pour Tremblay-en-France
- 142 000 Euros HT pour Aulnay-sous-Bois
- 396 000 Euros HT pour ADP

En année pleine, ces participations sont payables 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 9 des présentes.

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

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.

12. Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre les Collectivités et l'Entreprise (Convention d'exploitation du réseau de transport public portant sur la ligne 014-014-043 en date du 30 juin 2009 et XXX Tremblay) et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre les Collectivités et l'Entreprise.

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 un expert dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les experts remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des experts constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

14. Liste des annexes

- Annexe 1 : Lignes composant le périmètre du réseau
- Annexe 2 : Synthèse de l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées par année
- Annexe 3 : Inventaire des biens mis à disposition (abris)
- Annexe 4 : Conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat de type 2 « Plan de transport adapté »
- Annexe 5 : Lignes retenues au titre du Schéma directeur d'accessibilité
- Annexe 6: Livrée d'Aulnay-sous-Bois
- Annexe 7 : Liste des marques du STIF
- Annexe 8 : Service de référence
- Annexe 9 : Formule d'actualisation de la participation du STIF et des collectivités