

## CONVENTION PARTENARIALE

### RELATIVE AUX MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DU TRANSPORT DU RESEAU SIYONNE ENTRE IDFM ET LES COLLECTIVITES DU TERRITOIRE DU RESEAU SIYONNE

#### Commentaire à destination des Collectivités

Ce document projet est communiqué à l'ensemble des communes partenaires. Aussi des ajustements seront opérés, en tant que de besoin selon les modalités définies dans la convention d'entente.

Vous êtes en outre invités à identifier les actions que vous réalisez dans le cadre des conventions partenariales en vigueur et qui nécessitent, pour être pérennisées, une adaptation du présent document.

La convention partenariale étant multipartenariale, les obligations qui concernent le ou les opérateurs de transport sont assurées par le(s) contrat(s) de concession, au travers notamment de clauses miroirs. Il est également envisageable, sauf incompatibilité de calendrier, d'annexer la convention partenariale au contrat de concession. A défaut, celle-ci sera bien entendu portée dès que possible à la connaissance de l'opérateur retenu pour prise en compte.

La présente Convention est établie entre :

**ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS**, Établissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par son directeur général, Monsieur Laurent PROBST, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration<sup>o</sup> en date du 28/06/2023 ;

Ci-après dénommée « **ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS** »,

d'une première part,

**ET**

**La Commune de Montereau-Fault-Yonne**, représentée par son maire, Monsieur James Chéron, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil municipal n°XXX en date du XX/XX/XXX, et identifiée comme « tête de Pont », ainsi que toutes les communes qui souhaiteront rejoindre l'entente du Pays de Montereau. Ces communes pourront intégrer la présente convention par délibération dûment approuvée par leur conseil municipal. La liste des communes membre sera annexée à la convention.

d'une deuxième part,

Ci-après dénommées « **Les Communes** »,

**ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, et les Communes étant ci-après désignées conjointement par « les Parties ».**

## Table des matières

### Préambule4

Article 1 - Objet de la Convention

Article 2 - Liste des contrats et des lignes de bus desservant le territoire de la Collectivité

Article 3 - Le comité de suivi annuel

Article 4 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Article 5 - Mise à disposition de biens par les Communes

Article 6 - Rôle des Communes dans le fonctionnement de l'exploitation des lignes de bus

Article 7 - Communication

Article 8 - Le numérique au service d'une mobilité durable et inclusive

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 10 - Engagements financiers des Communes

Article 11 - Date d'effet de la Convention et résiliation

Article 12 - Durée de la Convention

Article 13 - Règlement des litiges

### Table des Annexes

## Préambule

Les Communes souhaitent, dans le cadre des compétences reconnues à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, continuer de participer activement à l'amélioration et au développement des transports collectifs publics sur leurs territoires, en fonction des spécificités liées à ceux-ci.

Pour remplir cet objectif, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et les Communes déterminent, par la présente Convention, le rôle qu'elles entendent exercer dans le fonctionnement quotidien des lignes de bus du/des contrat(s) d'exploitation passés entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et les opérateurs de transport, ainsi que la participation financière des Communes à l'exploitation desdites lignes.

Ainsi, dans ce cadre, les Parties à la présente Convention affirment leur volonté partagée de mettre en place une offre de transport collectif routier adaptée aux besoins de mobilité du territoire concerné, dans des bonnes conditions socio-économiques, et de travailler à la qualité et à la performance du service rendu. Elles inscrivent leurs relations dans un partenariat fondé sur la transparence et la clarté des engagements de chacun.

Au travers notamment de leurs documents de planification (PLD, etc.) et de leurs projets urbains, le Département et les Communes œuvrent, à côté d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, dans le sens d'une cohérence renforcée entre urbanisme et transports, du développement des transports en commun et d'une meilleure efficacité de la desserte de leurs territoires.

La présente Convention constitue une opportunité de décliner ces ambitions partagées.

Elle n'a en aucun cas pour objet de transférer ou déléguer, en tout ou partie, les compétences dévolues à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, en qualité d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et en qualité d'autorité concédante.

Les communes citées en annexes sont parties à la présente Convention. Aussi, afin de faciliter les échanges et la prise de décisions entre ces Communes et les autres Parties, et notamment ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, il est proposé de confier à l'une de ces Communes le rôle de « tête de pont » ou d'interlocuteur privilégié, consistant à représenter, autant que cela est possible, l'ensemble des Communes parties à la Convention et à exprimer la position de l'ensemble des Communes.

La Commune de Montereau-Fault-Yonne étant la commune la plus peuplée du territoire, et sur le territoire de laquelle converge la quasi-totalité des lignes du réseau Siyonne, il est naturel, pour l'ensemble des Communes, qu'elle occupe ce rôle.

Les modalités de ce rôle spécifique sont fixées par la présente Convention.

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

### Article 1 - Objet de la Convention

La présente Convention détermine les rôles respectifs de chacune des Parties dans le cadre de la gestion du réseau Siyonne :

- ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en Île-de-France, laquelle, conformément à l'article L. 1241-2 du code des transports, fixe 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.

- les Communes accompagnent la mise en œuvre du contrat d'exploitation relatif au réseau Siyonne attribué par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

## Article 2 - Liste des contrats et des lignes de bus desservant le territoire de la Collectivité

Les lignes composant le périmètre de la présente convention sont les suivantes :

Code admin nouveau	Origine - Destination	Nom commercial de la ligne
515-515-001	MONTEREAU-FAUT-YONNE (ZA CONFLUENT) - ST-GERMAIN-LAVAL - MONTEREAU-FAUT-YONNE (RU)	A
515-515-002	VARENNES-SUR-SEINE (Maison rouge) - CANNES-ECLUSE (Saint-Georges)	B
515-515-004	MONTEREAU-FAULT-YONNE (Gare) - ST-GERMAIN-LAVAL	C
515-515-007	LA BROUSSE-MONTCEAUX (Hameau de Chevinois) - MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare SNCF)	Ea
515-515-012	LA GRANDE-PAROISSE - MONTEREAU-FAUT-YONNE	G
515-515-013	MISY-SUR-YONNE (Place des Erables) - MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare SNCF)	Eb
515-515-014	MISY-SUR-YONNE - MONTEREAU-FAULT-YONNE	I
515-515-015	SALINS - MONTEREAU-FAUT-YONNE	15
515-515-017	FORGES (Les courreaux) - MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare SNCF)	F
515-515-018	LAVAL-EN-BRIE (La Morelle) - MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare SNCF)	L
515-515-019	EGREVILLE - MONTEREAU-FAUT-YONNE	19
515-515-020	MONTEREAU-FAUT-YONNE - MONTEREAU-FAUT-YONNE (ZAC sucrerie)	Emplet
515-515-046	MONTEREAU-FAULT-YONNE (Gare) - MELUN (Gare)	EXP46
515-515-031	TAD ZONE 1	TAD Z1
515-515-032	TAD ZONE 2	TAD Z2
515-515-033	TAD ZONE 3	TAD Z3
515-515-034	TAD ZONE 4	TAD Z4
515-515-035	MONTEREAU-FAULT-YONNE (ZA CONFLUENT) - MONTEREAU-FAULT-YONNE (GARE)	91 - ZAC Clomar
515-515-700	MONTEREAU-FAULT-YONNE GARE - MONTEREAU-FAULT-YONNE	992 - Bus Soirée
515-515-701	MONTEREAU-FAULT-YONNE GARE - MONTEREAU-FAULT-YONNE	992 - Bus Soirée

Ces lignes sont également définies en annexe de la Convention (annexe n°1)

## Article 3 - Le comité de suivi annuel

### Article 3-1 - Organisation et fonctionnement du comité de suivi annuel

Pour accompagner la vie du réseau, les Parties à la présente Convention se réunissent, chaque année, au sein d'un comité de suivi.

Ce comité est co-présidé par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont ».

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont » déterminent ensemble le lieu de réunion, qui, à défaut de désignation, sera la Mairie de Montereau- Fault-Yonne et la date à laquelle se tiendra la réunion.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse et motivée de l'une des Parties. La Commune « tête de Pont » est seule habilitée à formuler cette demande, au nom des autres Communes parties à la présente convention.

Un projet d'ordre du jour du comité de suivi est établi conjointement entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont », dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire entre ces deux Parties.

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

Seule la Commune « tête de Pont » est fondée à abonder l'ordre du jour au nom de l'ensemble des Communes parties à la Convention.

L'entreprise transmet, un mois avant la session, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère technique et financier qui figurent dans le rapport annuel transmis à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre les Parties. La Commune « tête de Pont » est habilitée par la présente Convention à signer cet engagement au nom de l'ensemble des Communes.

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

Le compte-rendu est établi, à tour de rôle, entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune de Montereau-Fault-Yonne.

Il est validé par l'ensemble des Parties. La Commune « tête de Pont » est habilitée par la présente Convention à valider le compte-rendu au nom de l'ensemble des Communes.

La Commune « tête de Pont » est également chargée de leur transmettre le compte-rendu, dans un délai raisonnable ne pouvant excéder trente (30) jours à compter de la date de la réunion.

Les communes signataires de la présente convention participeront à la gestion du service dans le cadre d'un comité d'entente conformément aux dispositions des articles L5221-1 et L5221-2 du CGCT et selon les modalités prévues dans la convention y afférent.

### **Article 3-2 - Attributions du comité de suivi annuel**

Instance de concertation, le comité de suivi a pour mission de s'assurer du respect de la bonne exécution de la présente Convention et du ou des contrats d'exploitation relatifs au réseau Siyonne.

À ce titre, il examine l'ensemble des questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre.

Ses avis sont transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

Le ou les opérateurs de transports présentent leur rapport annuel, prévu dans le cadre du contrat d'exploitation, à l'occasion du comité de suivi.

Ainsi, le comité de suivi traite notamment :

- de l'exécution du service réalisé par l'opérateur de transport et de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers ;
- de la ponctualité, de la vitesse commerciale et des conditions d'exploitation des lignes, à travers leur évolution et des causes d'évolution des temps de parcours allongés ou irréguliers ;
- de l'évolution de l'offre et de la fréquentation sur l'année écoulée ;
- des propositions d'évolution de l'offre de service ;
- de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt et de l'ensemble des travaux situés sur le territoire des Communes ;

- des coûts du service ;
- et de tout autre sujet à la demande d'une des Parties.

Dans un souci constant de transparence, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS présente le contrat d'exploitation à chaque changement d'opérateur sur le territoire.

Outre le comité de suivi, il peut être décidé, selon les besoins de l'exploitation, la mise en place de groupes de travail sur la vie du contrat, avec ou sans le ou les opérateurs de transport.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont », au nom de l'ensemble des Communes parties à la présente convention, déterminent ensemble la composition et l'organisation de ces groupes de travail.

#### **Article 4 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre**

L'offre de transport et le niveau attendu de la qualité de service sont définis par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS dans le contrat d'exploitation.

Pour améliorer l'offre de transport, l'opérateur est tenu de rechercher la meilleure adéquation de l'offre à la demande sur la base d'une analyse régulière de la fréquentation et de l'évolution des territoires. Il est force de proposition pour la mise en œuvre d'adaptations visant à améliorer le service rendu et à optimiser les moyens de production.

Les Communes peuvent être à l'initiative d'une demande de modification de l'offre de référence. Dans ce cas, ces demandes devront suivre les principes définis aux articles suivants, 4-1 et 4-2.

Ces demandes sont présentées à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et, le cas échéant, aux opérateurs de transport, par la Commune « tête de Pont » au nom de l'ensemble des Communes parties à la présente convention.

L'offre de référence peut être modifiée de façon temporaire ou pérenne, selon les modalités suivantes.

#### **Article 4-1 - Modifications temporaires pouvant conduire à une modification de l'offre de référence**

Certaines situations, telles que des travaux de voirie ou des perturbations de service de transport collectif en connexion ou en proximité avec les lignes du service concédé, peuvent affecter de façon significative l'exploitation normale des lignes ou la demande, et nécessiter une modification temporaire de l'offre de référence sur une ou plusieurs lignes.

De même, certains événements exceptionnels (manifestations sportives, culturelles, etc.) peuvent nécessiter des modifications ponctuelles de l'offre.

Dans ces situations, il appartient à l'opérateur de transport, averti d'un événement par la Commune « tête de Pont » (elle-même avertie, le cas échéant, par une autre Commune) d'anticiper l'intégration des contraintes liées à cet événement pour construire une offre au plus près des besoins des voyageurs et de mettre en œuvre les moyens nécessaires.

- S'agissant des modifications à caractère ponctuel et à impact limité, induites, par exemple, par des contraintes viaires ou des aléas d'exploitation, celles-ci sont mises en œuvre par l'opérateur de transport suite à un accord préalable écrit de la Commune concernée, accord transmis à l'opérateur par la Commune « tête de Pont ». Ces modifications ne sont pas prises en compte en tant que modification de l'offre de référence et ne requièrent pas de validation d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.
- S'agissant des modifications donnant lieu à une nouvelle organisation de l'exploitation (induisant le cas échéant un ajustement de l'affectation du matériel roulant mis à disposition par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS) et à l'affichage de nouveaux horaires, celles-ci font l'objet d'une validation préalable d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Le financement de la modification temporaire est assuré par le maître d'ouvrage des travaux qui en est à l'origine ou par la Commune concernée.

Dans le cas où le maître d'ouvrage ou la Commune concernée ne prend pas en charge ce financement, le volume d'offre pourra être ajusté pour préserver l'équilibre économique du contrat d'exploitation.

Le financement est égal au coût payé par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS à l'opérateur de transport pour les kilomètres supplémentaires effectués, sur la base des coûts unitaires marginaux du contrat d'exploitation.

La prise en charge financière est arrêtée par échange de courriers entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune concernée, au plus tard deux semaines avant l'évènement ou le début des travaux. La Commune « tête de Pont » est informée simultanément de ces échanges.

#### **Article 4-2 - Modifications pérennes**

Les modifications pérennes de l'offre de référence peuvent notamment intervenir dans les hypothèses suivantes :

- mise en service d'une nouvelle offre de transport en correspondance ou sur le territoire ;
- mise en service d'un nouvel équipement générateur de mobilité ;
- création d'un nouveau point d'arrêt dans le cadre d'une modification d'itinéraire d'une ligne ;
- adaptation de l'offre à la fréquentation ;
- adaptation des itinéraires notamment suite à un changement de plan de circulation ;
- modification de l'amplitude horaire.

Toute modification pérenne de l'offre de référence requiert la passation d'un avenant :

- au contrat d'exploitation conclu entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et l'opérateur de transport,
- à la présente Convention partenariale, dans le cas d'une modification consécutive tout ou partie des contributions financières des Communes.



Les Communes ont la possibilité de demander des études d'adaptation de l'offre bus et de produire, le cas échéant, des pré-études. Ces études permettent d'alimenter les réflexions d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et des Communes sur les évolutions d'offre. Elles peuvent ainsi formuler une demande de modification pérenne de l'offre de référence.

La demande d'études et/ou de modification pérenne de l'offre de référence est en tout état de cause présentée par la Commune « tête de Pont ».

La demande est analysée par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS au regard notamment :

- du niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- des renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- de l'efficacité de l'opérateur de transport, en particulier s'agissant de la qualité de service assuré ;
- de l'efficacité de l'exploitation des lignes de bus sur le périmètre géographique, mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de charge, du gabarit du matériel roulant, des conditions d'exploitation générales, du taux de réalisation du service et des temps de parcours ;
- de l'estimation du niveau de trafic induit par la modification ;
- de l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son Conseil.

Pour chaque modification pérenne, les conclusions de l'analyse des résultats permettent à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS de valider ou non la demande de modification pérenne de l'offre de référence.

En cas de validation de la demande, la participation financière des Communes, telle que prévue à l'article 10 de la présente Convention, peut être réévaluée.

## **Article 5 - Mise à disposition de biens par les Communes**

### **Article 5-1 - Biens mis à disposition**

À la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, les Communes affectent, à titre gratuit, à l'exploitation du service, objet du contrat d'exploitation, l'ensemble de leurs biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation nécessaire à l'exécution de ce contrat d'exploitation.

Ces biens et équipements ainsi mis à disposition sont listés dans un inventaire annexé à la présente Convention (annexe n°2). Cet inventaire est établi contradictoirement entre les Parties, étant entendu que chaque Commune intervient directement pour ce qui la concerne.

La Commune « tête de Pont » en est informée immédiatement. Elle est également informée de toute nouvelle mise à disposition, contradictoirement réalisée dans les mêmes conditions, d'un bien ou équipement

La Commune « tête de Pont » met à jour l'inventaire au fur et à mesure des informations qui lui sont transmises L'inventaire est, en tout état de cause, actualisé au 1<sup>er</sup> janvier de chaque exercice du contrat d'exploitation.

La Commune « tête de Pont » se charge de communiquer cet inventaire actualisé à l'ensemble des Parties.

Les Communes sont tenues de confier leurs biens et leurs équipements dans un état propre à leur exploitation et effectuent tous les travaux leur incombant en qualité de propriétaire.

Les travaux sur ces biens et équipements sont entrepris au frais et risques des Communes qui en sont propriétaires, et sous leur entière responsabilité. Ils doivent être exécutés dans les règles de l'art et dans le respect des réglementations en vigueur, afin que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à cet égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements décrits à l'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article dans l'état où ils se trouvent et qu'elle déclare bien connaître, sans aucun recours contre les Communes, pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît notamment ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge des Communes dans le cadre de la présente Convention.

S'agissant des arrêts de bus, l'utilisation du domaine public ne donne pas lieu à redevance.

#### **Article 5-2 - Entretien des biens et équipements mis à disposition**

L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par les Communes.

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

L'Entreprise peut toutefois se limiter à transmettre ce document à la Commune « tête de Pont », laquelle sera chargée ensuite de la transmettre à l'ensemble des autres Communes Parties à la Convention.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

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

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

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

### **Article 5-3 - Retour des biens**

À expiration de la Convention, les biens et équipements mis à disposition sont restitués à leurs propriétaires en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage.

La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre chaque Commune propriétaire des biens concernés et les transporteurs. Un procès-verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

### **Article 6 - Rôle des Communes dans le fonctionnement de l'exploitation des lignes de bus**

#### **Article 6-1 - Suivi de l'exploitation des lignes de bus**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS transmet au Département et à la Commune « tête de Pont » chaque année le rapport annuel du (des) opérateur(s) de transport concernant le réseau Siyonne.

La Commune « tête de Pont » est chargée de communiquer ce rapport annuel à l'ensemble des autres Communes parties à la Convention.

#### **Suivi de la qualité de service**

Dans un souci de transparence sur le service rendu par les opérateurs, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS met à disposition des Communes les résultats des enquêtes réalisées tout au long de l'année pour chacun des contrats d'exploitation.

Les niveaux de ponctualité ainsi que les taux de réalisation issus des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) seront communiqués.

Les Communes pourront visualiser ces données d'enquêtes au travers de la plateforme mise à disposition par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

La Commune « tête de Pont » est chargée de communiquer aux autres Communes parties à la Convention le lien de cette plateforme.

Les Communes peuvent formuler leurs propres observations s'agissant des manquements des exploitants dans le cadre de l'exécution de leur contrat constatés sur le terrain.

Ces observations sont communiquées à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS par la Commune « tête de Pont ».

#### **Suivi de l'usage et de l'offre**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS met à disposition des Communes les données suivantes :

- Au titre du suivi de l'usage
  - o Données de validation disponibles sur l'Open data ;

- Etat des lieux annuel et évolution de la fréquentation globale ainsi que l'usage par ligne (fréquentation par titres, par courses, par point d'arrêt, serpent de charge pour les lignes équipées de cellules compteuses). Ces données seront analysées lors du comité de suivi annuel.
- Au titre du suivi de l'offre :
  - Etat des lieux annuels de l'évolution de l'offre ;
  - Offre par ligne ;
  - Régularité ;
  - Offre non réalisée.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS communique ces données à la Commune « tête de Pont ». Cette dernière est chargée de communiquer aux autres Communes parties à la Convention, ces données.

## **Article 6-2 - Relations avec les voyageurs**

### **Traitement des réclamations**

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

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

Elle transmet à la Commune « tête de Pont », qui la transmettra aux autres Communes parties à la présente convention, 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.

Par ailleurs, les Communes peuvent être destinataires de demandes d'information et de réclamations.

Dans ce cadre, elles peuvent :

- Soit transmettre à la Commune « tête de Pont », qui transmet à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pour réponse, notamment lorsqu'il s'agit d'évolution de l'offre ;
- Soit y répondre elles-mêmes, à partir des éléments fournis par l'opérateur de transport, avec, en tout état de cause, copie pour information à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et à la Commune « tête de Pont », notamment lorsqu'il s'agit d'un problème de qualité de service.

### **Comité Local des Transports**

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

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, les Communes, 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 d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et des Communes.

Ce comité est réuni chaque année par les Communes.

La Commune de Montereau-Fault-Yonne en assure la présidence. Les Communes peuvent s'accorder pour revoir les modalités de présidence de ce comité.

Il peut comprendre outre les représentants d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves, etc.

La composition du Comité Local des Transports est arrêtée conjointement par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont ».

Elle est présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont ».

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

### **Article 6-3 - Qualité et performance du service de transport**

#### **Fluidité du réseau et gestion des feux**

Les Communes participent à l'amélioration des conditions d'exploitation et de circulation des bus sur les voies et espaces publics dont elle sont gestionnaires.

Lorsqu'elles ne disposent plus de la compétence « voirie » relative à la voie concernée, elles sensibilisent la collectivité ou le groupement de collectivités compétent à ce sujet.

#### **Aménagements de voirie et des espaces publics**

Les Parties à la présente Convention ont pour objectif d'offrir une offre de service de qualité et au meilleur coût. L'objectif sous-jacent est donc d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus.

À ce titre, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pilote, en lien avec la Commune de Montereau-Fault-Yonne « tête de Pont », les études nécessaires au diagnostic des conditions d'exploitation et de circulation des bus sur les voies et espaces publics et à l'identification des solutions correctives.

Les échanges entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont », sont communiqués aux autres Communes parties à la Convention.

Dans ce cadre, les Communes doivent chercher à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement et à réaliser les aménagements convenus avec ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS sur leur territoire.

Ces aménagements peuvent être éligibles aux subventions accordées par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, relatives notamment à la vitesse commerciale, à la régularité et à la

ponctualité, à la sécurité des voyageurs et des personnels, à l'accessibilité, à l'amélioration de la qualité de service et des correspondances.

Préalablement à la programmation effective de travaux, la Commune « tête de Pont » ou l'EPCI compétent informe ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et l'opérateur de transport de tout projet d'une Commune partie à la présente Convention d'aménagement, de requalification, de création ou de suppression de voies / d'espaces publics / de stationnement, afin de leur permettre d'apprécier les impacts éventuels sur les conditions d'exploitation et de circulation des bus.

La Commune de Montereau-Fault-Yonne ou l'EPCI compétent informe ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et l'opérateur de transport de la suppression des obstacles au passage des bus (plateaux à pentes trop fortes, chicanes trop étroites, bordures de séparation de voies infranchissables, etc.) dont le cas échéant ceux dont elle a été informée par les Communes.

L'opérateur de transport peut également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la circulation des bus.

Ces propositions sont communiquées à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et à la Commune « tête de Pont » qui les relai à l'EPCI compétent.

Cette dernière est chargée de les transmettre aux autres Communes parties à la présente Convention.

### ***Aménagements des points d'arrêts***

Dans un objectif d'amélioration de la vitesse commerciale, le nombre et l'implantation des points d'arrêts résultent d'une décision concertée entre les Communes et ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS prenant en compte la vocation de la ligne et son environnement.

La décision est prise entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont », cette dernière exprimant la position des Communes parties à la Convention.

Les modalités relatives aux abris voyageurs et aux poteaux seront précisées dans les 6 mois suivants la signature de la présente convention et fixées en annexe (annexe n°3).

### ***Aménagement des pôles multimodaux***

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS intervient aux côtés des Communes pour améliorer l'aménagement des pôles multimodaux dans le but de favoriser l'intermodalité entre les modes de transport collectif (ferré, tramway et bus), les modes individuels (véhicule particulier, vélo, marche...) ou les nouveaux modes partagés (autopartage, co-voiturage...).

Les objectifs sont multiples : accroître le confort des voyageurs, réduire les temps de correspondance, renforcer la sécurité des cheminements, garantir une place de stationnement etc.

Les aménagements décidés à l'issue des études peuvent ensuite être éligibles aux subventions accordées par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Au sein des gares, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS développe et finance, avec les opérateurs, une politique de services pour améliorer le confort des voyageurs via le déploiement de services « socles » pour les déplacements (confort d'attente, accueil des populations à

mobilité réduite, signalétique...) ou de services « connexes » (commerces, services publics, crèches, etc.).

***Gestion des Eco-stations Bus et aménagement de transport routier de plus de cinq postes à quai (ATR5) (dans le cas du souhait de la Collectivité d'intégrer la gestion des Eco-stations Bus dans les contrats d'exploitation)***

Les modalités de ce service sont définies en annexe.

***Autres coordinations***

- Prévention – Sécurité

Les Communes peuvent demander à l'opérateur de transport de participer, le cas échéant, 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.

La demande est formulée par l'intermédiaire de la Commune « tête de Pont ».

- Centres opérationnels bus

Les Communes et ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS se concertent, le cas échéant, pour traiter des enjeux liés aux centres opérationnels bus (évolutions et transition énergétique).

Cette concertation se traduit par une concertation entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont ». Cette dernière exprime la position de l'ensemble des Communes parties à la Convention.

***Article 6-4 - Parking Vélos Ile-de-France Mobilités***

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS intègre dans les contrats d'exploitation avec l'opérateur de transport le déploiement d'une offre de stationnement vélo en intermodalité, que ce soit sous forme d'arceaux en libre accès ou de consignes sécurisées.

Les équipements seront déployés sous l'égide de la marque Parking Vélos Ile-de-France Mobilités. Les évolutions de la charte graphique qui permettront de valoriser les partenariats avec les partenaires locaux sont à consulter en annexe (annexe n°8).

Les équipements seront dimensionnés en fonction des projections définies dans le cadre du schéma directeur de stationnement vélo en gare et station qui figure en annexe (annexe n°8).

En revanche, concernant le lieu d'implantation des équipements, ce travail sera fait en concertation avec les différents propriétaires concernés (opérateurs de transport, communes / départements), ainsi qu'avec l'EPCI compétent.

À titre d'information, le stationnement vélo de certaines gares restera sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF ou de la RATP, via les contrats liant ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS avec ces deux opérateurs.

Les modalités de déploiement seront précisées dans les 6 mois suivants la signature de la présente convention et fixées en annexe (annexe n°10).

## **Article 6-5 - Mise en accessibilité des points d'arrêts**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS a adopté son Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (SD'Ap) en juillet 2015 et a retenu le principe de la mise en accessibilité de 860 lignes, dont environ 540 pour la grande couronne.

Les lignes retenues au SD'Ap constituent un objectif minimal de mise en accessibilité.

Aussi, les Communes et l'EPCI compétent peuvent s'engager sur un programme de mise en accessibilité plus ambitieux. La Commune « tête de Pont » est chargée le cas échéant de communiquer à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ce programme.

Les travaux de mise aux normes des points d'arrêt doivent cependant être priorités sur les lignes retenues au SD'Ap.

La déclaration d'accessibilité d'une ligne, qui incombe à l'opérateur de transport, reste conditionnée à :

- au minimum 70% des points d'arrêt sont accessibles aux UFR (usagers en fauteuil roulant) ;
- 100% des véhicules de la ligne sont accessibles aux UFR (dotés de palettes manuelles ou électriques) / les véhicules de réserve ne sont pas concernés ;
- le personnel de conduite doit avoir été formé au fonctionnement des équipements d'accessibilité et à la prise en charge des personnes en situation de handicap.

Afin d'atteindre l'objectif d'accessibilité, les Communes doivent informer les collectivités gestionnaires de voirie de l'organisation de réunions ou visites terrain avec l'opérateur de transport pour les aider à établir un état de l'accessibilité des points d'arrêt et déterminer les aménagements nécessaires à leur mise en accessibilité.

Les Communes parties à la Convention en informent la Commune « tête de Pont » qui en informe les collectivités gestionnaires de voirie concernées.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS aide les collectivités gestionnaires à financer la mise en accessibilité des points d'arrêt. Celles-ci sont invitées à lui soumettre un dossier de demande de subvention avant le début des travaux de mise aux normes d'un ou plusieurs points d'arrêt, qui, en cas de validation, rend alors éligibles les travaux à des subventions d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

L'opérateur de transport doit renseigner régulièrement les arrêts rendus accessibles dans la base de données référentielle d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Les Communes incitent toute collectivité compétente à renseigner l'état d'accessibilité des points d'arrêts sur leur territoire.

Elles transmettent ces informations à la Commune « tête de Pont », laquelle le transmet, le cas échéant, à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS lorsque cette dernière en fait la demande.

## **Article 7 - Communication**



### **Article 7-1 - Actions de communication**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS invite les Communes à établir, le cas échéant, un plan de communication en rapport avec les transports collectifs pour l'année N+1 au plus tard au 15 octobre de l'année N.

Ce plan de communication est établi par l'ensemble des Communes parties à la Convention, selon des modalités qu'elles déterminent ensemble.

Il est transmis à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS par la Commune « tête de Pont ».

Pour toute action de communication des Communes en rapport avec les transports collectifs, ces dernières appliquent les principes suivants :

- elles indiquent que le réseau concerné est celui d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS;
- la marque majeure de tout type de supports de communication sur le périmètre géographique concerné est la marque ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, étant précisé qu'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS autorise la présence de la marque des Communes (il s'agit d'une marque définie à l'unanimité par les Communes et transmise par la Commune « tête de Pont ») sur tous les supports de communication désignés desservant le périmètre géographique concerné ;
- chaque action de communication respecte les prescriptions contenues à l'annexe Charte graphique de la présente Convention, pour toutes les lignes desservant le périmètre géographique des Communes ;
- les Communes associent ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pour l'organisation de tout événement en rapport avec les lignes desservant le périmètre géographique concerné (exemples : inauguration, action de promotion du transport public, présentation d'un nouveau véhicule, etc.) et l'informent au plus tard un mois avant le jour du dit événement. La Commune « tête de Pont » est chargée d'échanger avec ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et de l'informer à ce titre au nom des Communes concernées.

Ces actions de communication prévisionnelles des Communes alimentent les réflexions qu'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS a avec l'opérateur de transport, dans la constitution d'un plan de communication cohérent pour l'année N+1.

La période entre le 15 octobre et le 31 décembre de l'année N est l'occasion d'échanges entre Ile-de-France MOBILITES et son opérateur de transport et entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la ou les Communes sur le périmètre géographique concerné.

Le plan de communication est consolidé au plus tard à la fin de l'année N et communiqué par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS aux Communes au plus tard le 31 janvier de l'année N+1.

### **Article 7-2 - Espaces publicitaires**

Dès lors que de tels espaces existent, les Communes pourront, ensemble, disposer si elles le souhaitent de :

- deux semaines par an de l'espace d'affichage situé à l'arrière du matériel roulant pour ses actions de communication préalablement validées par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS;

- quatre semaines par an de l'espace d'affichage situé à l'intérieur du matériel roulant pour ses actions de communication préalablement validées par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

La Commune « tête de Pont » et ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS déterminent les conditions de la mise à disposition de ces espaces d'affichage. Ces espaces d'affichage sont réservés aux Communes dans leur ensemble, et non seulement à une partie ou à une seule d'elles.

Les dates effectives de mise à disposition sont établies lors de l'élaboration du plan de communication annuel, afin de les synchroniser avec les campagnes prévues par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

La définition de ces dates dépend également du mode de gestion de la publicité.

### **Article 7-3 - Habillage extérieur du matériel roulant**

Le matériel roulant est propriété d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Dans ce cadre, l'habillage extérieur du matériel roulant doit correspondre aux prescriptions graphiques d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS prévues par la Charte d'habillage en vigueur, s'inscrivant ainsi dans la cohérence du réseau régional.

Toutefois, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS peut, si les Communes le souhaitent, apposer un logo établi par les Communes sur le matériel roulant.

Ce logo est établi par l'ensemble des Communes, selon des modalités qu'elles déterminent ensemble.

La Commune « tête de Pont » est chargée d'échanger avec ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS au sujet de l'apposition de ce logo sur le matériel roulant.

Un seul logo peut être apposé.

Le logo des Communes figure alors aux emplacements réservés figurant en annexe de la présente Convention (annexe n°8).

Les Communes, si elles souhaitent apposer leur logo, doivent au préalable le soumettre à l'autorisation d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS en lui présentant un prototype.

La Commune « tête de Pont » est chargée de présenter le prototype à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Si elles obtiennent l'accord d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, les Communes font leur affaire de l'impression de leur logo sur l'adhésif adapté.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS demande à son opérateur de transport de procéder à l'adhésion du logo des Communes aux emplacements prévus, une fois son accord donné aux Communes, et une fois que la Commune « tête de Pont » lui aura indiqué la date de réception des adhésifs logotypés.

Les Communes font livrer leurs adhésifs logotypés chez l'opérateur de transport.

La Commune « tête de Pont » informe ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS de tout changement ou modification du logo des Communes, qui est soumis à nouveau à

l'autorisation d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS avant toute modification d'adhésif sur le matériel roulant.

Le nombre de véhicules sur lequel peut être apposé le logo des Communes ne peut être supérieur au nombre de véhicules confiés à l'opérateur de transport par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pour le contrat concerné.

#### **Article 7-4 - Licence de marque**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS est propriétaire de la marque verbale et semi-figurative ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS. Une licence de marque est annexée à la présente Convention (annexe n°12) afin que les Communes puissent reproduire les marques d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS sur tous les supports qu'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS aura préalablement validés.

La Collectivité devra accorder une licence de marque à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS si elle souhaite apposer son logo sur le matériel roulant. Elle procédera à une nouvelle licence de marque en cas de modification de son logo.

#### **Article 8 - Le numérique au service d'une mobilité durable et inclusive**

Le recours croissant à la mobilité servicielle permet de répondre à trois objectifs communs à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et aux Communes ;

- améliorer le service aux voyageurs avec une expérience sans couture et personnalisée ;
- améliorer la connaissance des usagers et des pratiques afin de mieux orienter les politiques publiques de mobilité ;
- catalyser et diffuser l'innovation pour une mobilité durable et inclusive.

Elle doit également permettre de répondre aux enjeux sociétaux forts auxquels ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et les collectivités sont confrontées en matière de mobilité urbaine, tels que l'urbanisation, la pollution, la congestion des axes routiers, l'accessibilité et l'inclusion des personnes à mobilité réduite.

Ainsi, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS porte une triple ambition en termes de mobilité servicielle :

- être un acteur de la mobilité servicielle en élaborant une interface numérique MaaS proposant des informations et médias numériques aux voyageurs ;
- être maître d'ouvrage d'une plateforme de données régionales – PRIM pour Plateforme Régionale d'Information à la Mobilité – destinée aux réutilisateurs de données et services ;
- organiser plus largement la mobilité servicielle en Île-de-France, promouvoir les bonnes pratiques et définir les grands principes d'interactions entre les acteurs, conformément aux orientations des politiques publiques de mobilité.

#### **Article 8.1 : Coopération pour la constitution d'une offre de mobilité et l'échange de données et services numériques relatifs à cette offre**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS met d'ores et déjà à disposition des Communes :

- des données relatives aux transports collectifs, disponibles en Opendata ;
- des données relatives aux aménagements cyclables des communes (voies cyclables) ;
- des actions et outils pour développer l'usage des nouvelles mobilités : des outils de pédagogie et de communication auprès des usagers ; outils d'animation (diffusion de bonnes pratiques, mise en relation d'acteurs) ; promotion et subvention de certains modes via des démarches de labélisation (ex : autopartage), conventionnement (ex : covoiturage) et contractualisation (ex : Véligo Location, transport à la demande) ;
- des moyens d'information et de réservation de transport à la demande.

La Commune « tête de Pont » est chargée, au besoin, de transmettre aux autres Communes parties à la Convention l'ensemble de ces données et informations mises à leur disposition par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS propose de coopérer davantage avec les Communes en :

- mettant à leur disposition des données et services susceptibles d'être réutilisés dans le cadre de projets numériques : les données disponibles de circulation et de déplacements des opérateurs de nouvelles mobilité (vélo en libre-service, covoiturage, autopartage) conventionnés et labélisés ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ; les services ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS existants (système de recherche d'itinéraire multimodal, système d'information en temps réel, système d'information sur l'accessibilité des PMR, outil d'authentification Navigo Connect) ; les services ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS à venir (outils de gestion de compte, système de réservation et paiement, service de cartographie des points de service en gare, système de géolocalisation des équipements d'intermodalité, système de guidage indoor, etc.) ;
- mettant à disposition des données sur les usages cyclables issues de remontées d'information de capteurs embarqués sur les vélos mis à disposition dans le cadre de contrats de location longue-durée par exemple et par l'utilisation d'applications mobiles pour le vélo, crowdsourcing ;
- aidant les Communes à harmoniser les prescriptions dans leurs appels à candidature dans le champs des nouvelles mobilités qu'elle promeut (via des contrats, conventions ou labels) ;
- offrant une aide aux Communes dans le suivi de la mise en œuvre des opérateurs de mobilité sur leur territoire, lorsqu'il s'agit d'acteurs sous contrat / conventionnement/ labélisation ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, et en bénéficiant des audits effectués par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ;
- mettant à disposition des dispositifs de médiation pour rendre les usages numériques plus accessibles au plus grand nombre et notamment aux populations fragiles ;

- accompagnant les démarches d'écomobilité auprès des populations et des entreprises (promotion des acteurs labélisés auprès des agents publics territoriaux ou des salariés, mise à disposition de flottes de mobilités partagées, etc.) ainsi que sur les modes de financement associés ( « titre mobilité »).

Cette coopération intervient entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont ». Cette dernière exprime la position de l'ensemble des autres Communes parties à la Convention.

En outre, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et les Communes développent ensemble l'intermodalité et la multimodalité entre les transports en commun et les nouvelles mobilités.

Dans ce but, les Communes sont invitées à :

- attribuer des places de stationnement équipées de bornes de recharges électriques aux acteurs de l'autopartage labélisés par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS afin de faciliter leur intégration dans les espaces urbains ;
- rendre plus aisés la circulation et le stationnement du covoiturage et des modes partagés (vélos, trottinettes et scooters électriques) sur son territoire par le développement d'infrastructures dédiées ;
- délivrer aux opérateurs de free-floating une autorisation d'occupation temporaire du domaine public, après avis d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, conformément à l'article 41 de la LOM codifié à l'article L. 1241-17 du code des transports ;
- interagir avec ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS lorsqu'un cadre de labélisation, de conventionnement ou de contractualisation est mis en place pour une offre de nouvelle mobilité, avant que la collectivité rende une décision relative au déploiement ou au renouvellement d'une offre sur son territoire, et ce afin de garantir la cohérence de l'offre avec le plan de mobilité, élaboré et adapté en fonction de l'évolution des usages et de l'orientation des politiques publiques ;
- faire remonter à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS des données, via l'interface numérique PRIM, dans un standard ouvert, aisément réutilisable et exploitable par un système de traitement automatisé, notamment les données relatives : au stationnement (localisation, nombre de places) ; aux modes conventionnés par la Collectivité (données d'offre, données d'usage, données usagers, dans le respect des dispositions du RGPD) ; aux services d'intermodalité et infrastructures dédiées aux nouvelles mobilités (location et si possible disponibilité) tels que les places de stationnement (vélos, autopartage, covoiturage), les bornes de rechargement d'engins électriques, les voies réservées (vélos, covoiturage), etc. ; aux données de comptage (capteurs fixes) de la circulation en voirie, de l'état des routes et du niveau de congestion des axes routiers.

### **Article 8.2 : Coopération en matière de projets numériques en lien avec la mobilité**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et les Communes peuvent mener des projets d'innovation en collaboration, ainsi qu'avec d'autres partenaires, sur des sujets relatifs au numérique, à la multimodalité, à l'accessibilité, etc.

Si les Communes le souhaitent, elle peuvent demander à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS de jouer un rôle de facilitateur ou d'accompagnement à la réalisation de certains cas d'usages qu'elle jugerait utile de développer sur son territoire pour répondre aux besoins des usagers.

La Commune « tête de Pont » est chargée de transmettre à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS les demandes formulées par les Communes en ce sens.

À titre d'exemple, il pourrait s'agir de la mise en place d'applications ou sites dédiés à des entreprises et à leurs salariés. Les données et services existants et mis à disposition par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS sur PRIM devront être réutilisés afin que l'application ou le site développé pour une cible spécifique soit concordante avec l'application MaaS d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pourra également faciliter le développement de partenariats par la mise en relation la collectivité avec des acteurs partenaires spécialisés, en particulier avec les acteurs conventionnés et labellisés ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

### **Article 8.3 : Coopération en matière de médias numériques multimodaux locaux (MaaS local)**

Dans un objectif de lisibilité de l'offre d'applications de mobilités pour l'utilisateur et de cohérence de l'information voyageur à l'échelle régionale, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS n'encourage pas le développement d'applications MaaS locales.

Toutefois, elles peuvent être légitimes au cas par cas, par exemple lorsqu'il s'agit :

- du développement du volet mobilité d'une application générale pour l'ensemble des Communes ;
- du développement d'une application dédiée à une cible spécifique comme les touristes.

Dans ce cas-là, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS souhaite être partie prenante.

Les Communes devraient a minima utiliser les données et briques fonctionnelles développées par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et disponibles sur PRIM.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS peut également mettre à disposition des Communes au choix :

- un « kit MaaS local », c'est-à-dire proposer une application clé en main à personnaliser en fonction des spécificités du territoire et des services locaux, sous les couleurs d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ou d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et de la collectivité ;
- une brique mobilité clé en main à intégrer dans leur propre application multi-services.

Les Communes doivent mentionner ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS comme source de la donnée et/ou du service, en tant que tiers de confiance vis-à-vis des usagers.

Cette coopération en matière de MaaS locaux intervient entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Commune « tête de Pont ». Cette dernière exprime la position de l'ensemble des autres Communes parties à la Convention.

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

Toute modification à la présente Convention et/ou à ses Annexes entraînant une incidence financière fait l'objet d'un avenant.

Toute modification à la présente Convention et/ou à ses annexes n'entraînant pas d'incidence financière ne fait pas automatiquement l'objet d'un avenant.

Une simple notification par recommandé suffit.

## Article 10 - Engagements financiers des Communes

### Commentaire à destination de la Collectivité

Selon l'analyse d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, aucun flux financier n'est possible entre un prestataire d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Collectivité. Si la Collectivité souhaitait payer directement l'opérateur, elle prend alors le risque et la responsabilité d'une qualification en libéralité de ce financement et, en outre, elle sera très certainement redevable de la TVA.

La rémunération de l'opérateur dans le cadre du contrat d'exploitation couvre les charges résultant des obligations de service.

La rémunération versée à l'opérateur prend en compte un bénéfice raisonnable, conformément au règlement 1370/2007 du parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

La participation financière forfaitaire annuelle de chacune des Communes parties à la Convention est arrêté selon le tableau annexé à la présente Convention (annexe n°13). Le montant total annuel pour l'année 2023 s'élève à 517.000 € euros. Les contributions autitre de l'année 2023 sont proratisées pour tenir compte de la date de signature de la présente convention.

Chaque Commune verse elle-même le montant de sa contribution à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS. Aucune des Communes n'est liée solidairement au paiement des contributions des autres Communes.

Le montant de la contribution de chaque Commune partie à la Convention, est actualisé chaque année selon les dispositions qui suivent.

---

### Clause pour les euros 2019

Cette valeur est actualisée chaque année selon la formule d'indexation suivante :

$$P_n = P_{2019} \times K_n$$

$$K_n = a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPSn}{IPSO}$$

Avec :

- a= 0,68
- b= 0,08
- c= 0,24

- S : indice trimestriel Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : 10562720) ; S0 = 101,100, Sn : moyenne arithmétique des indices entre le 4ème trimestre de l'année n-1 (T4) et le 3ème trimestre de l'année n (T3)
- C : indice mensuel - Indice des prix à la consommation - Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 1764283) ; C0 = 119,926, Cn : moyenne arithmétique des indices entre le 10e mois de l'année n-1 et le 9e mois de l'année n. · IPS : indice mensuel des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 1764296) ;
- IPS0 = 102,988, IPSn : moyenne arithmétique des indices entre le 10e mois de l'année n-1 et le 9e mois de l'année n.

#### Clause dérogatoire d'actualisation pour l'année 2020 :

L'indice « Salaire » du 1er trimestre 2020 ne sera pas publié par l'Insee. Afin de permettre l'actualisation de la participation financière de la Collectivité, il est convenu entre les parties qu'il sera considéré comme égal à celui du 4ème trimestre 2019, soit 103,8.

La participation est payable à terme échu chaque semestre, soit au 31 juillet et au 31 décembre chaque année, sur la base de titres de recettes émis par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS selon les modalités suivantes :

- L'acompte du 31 juillet ne sera pas actualisé des indices de l'année n.
- L'acompte du 31 décembre comprendra l'actualisation annuelle (premier et second acompte) et sera versé en début d'année N+1 suite à la publication des indices définitifs.
- 

Le premier titre de recettes de l'année inclut le décompte des indemnités arrêtées entre les parties dues au titre de l'Article 4-1 pour l'année précédente.

---

#### **Clause pour les euros 2020**

Cette valeur est actualisée chaque année selon la formule d'indexation suivante :

$$P_n = P_{2020} \times K_n$$

$$K_n = a \frac{S}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPSn}{IPSO}$$

Avec :

- a = 0,68



- $b = 0,08$
- $c = 0,24$
- S : indice trimestriel Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr ; identifiant : 10562720) ;  $S_0 = 104,275$ ,  $S_n$  : moyenne arithmétique des indices entre le 4ème trimestre de l'année n-1 (T4) et le 3ème trimestre de l'année n (T3)
- C : indice mensuel - Indice des prix à la consommation - Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 1764283) ;  $C_0 = 113,915$ ,  $C_n$  : moyenne arithmétique des indices entre le 10e mois de l'année n-1 et le 9e mois de l'année n.
- IPS : indice mensuel des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 1764296) ;  $IPS_0 = 105,103$ ,  $IPS_n$  : moyenne arithmétique des indices entre le 10e mois de l'année n-1 et le 9e mois de l'année n.

La participation est payable à terme échu chaque semestre, soit au 31 juillet et au 31 décembre chaque année, sur la base de titres de recettes émis par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS selon les modalités suivantes :

- L'acompte du 31 juillet ne sera pas actualisé des indices de l'année n.
- L'acompte du 31 décembre comprendra l'actualisation annuelle (premier et second acompte) et sera versé en début d'année N+1 suite à la publication des indices définitifs.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS adresse à chaque Commune partie à la Convention les titres de recettes qui la concernent.

---

### **Article 11 - Date d'effet de la Convention et résiliation**

La présente Convention prend effet à compter de sa notification par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS aux Communes.

Une résiliation 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, 12 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 ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS à procéder à un ajustement de l'offre avec son opérateur de transport.

### **Article 12 - Durée de la Convention**

La Convention a une durée de 5 ans à compter de la notification.

### Article 13 - Règlement des litiges

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

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

### SIGNATAIRES

Établie en ..... exemplaires originaux.

Fait à Paris, le .....

Pour <b>ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS</b> , Pour le Directeur général et par délégation    <b>XXXXXXXXXX</b>	
--	--

Pour la <b>Commune de Montereau-          Fault-Yonne</b> Le Maire    <b>XXXXXXXXXX</b>	
--	--

Pour la <b>Commune de</b>  Le Maire    <b>XXXXXXXXXX</b>
--

## Table des Annexes

- Annexe 1. Liste des lignes
- Annexe 2. Inventaire des biens et équipements mis à disposition précisées dans les 6 mois suivants la signature de la présente convention
- Annexe 3. Annexe relative aux modalités des abris voyageurs et des poteaux
- Annexe 4. Annexe relative aux éco-stations bus
- Annexe 5. Annexe relative au service Véligo
- Annexe 6. Liste des lignes retenues au Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité programmé précisées dans les 6 mois suivants la signature de la présente convention et fixées
- Annexe 7. Plan de transport adapté précisées dans les 6 mois suivants la signature de la présente convention et fixées
- Annexe 8. Charte habillage extérieur du matériel roulant
- Annexe 9. Gouvernance de l'information voyageurs aux points d'arrêts bus précisées dans les 6 mois suivants la signature de la présente convention
- Annexe 10. Schéma directeur de stationnement vélo en gare et station précisées dans les 6 mois suivants la signature de la présente convention
- Annexe 11. Schéma directeur de l'information voyageur précisées dans les 6 mois suivants la signature de la présente convention
- Annexe 12. Licence de marque
- Annexe 13. tableau des répartitions des contributions des communes au 1<sup>er</sup> août 2023

## Annexe 1 : Liste des lignes

Code admin nouveau	Origine - Destination	Nom commercial de la ligne
515-515-001	MONTEREAU-FAUT-YONNE (ZA CONFLUENT) - ST-GERMAIN-LAVAL - MONTEREAU-FAUT-YONNE (RU)	A
515-515-002	VARENNES-SUR-SEINE (Maison rouge) - CANNES-ECLUSE (Saint-Georges)	B
515-515-004	MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare) - ST-GERMAIN-LAVAL	C
515-515-007	LA BROSE-MONTCEAUX (Hameau de Chevinois) - MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare SNCF)	Ea
515-515-012	LA GRANDE-PAROISSE - MONTEREAU-FAUT-YONNE	G
515-515-013	MISY-SUR-YONNE (Place des Erables) - MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare SNCF)	Eb
515-515-014	MISY-SUR-YONNE - MONTEREAU-FAUT-YONNE	I
515-515-015	SALINS - MONTEREAU-FAUT-YONNE	15
515-515-017	FORGES (Les courreaux) - MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare SNCF)	F
515-515-018	LAVAL-EN-BRIE (La Morelle) - MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare SNCF)	L
515-515-019	EGREVILLE - MONTEREAU-FAUT-YONNE	19
515-515-020	MONTEREAU-FAUT-YONNE - MONTEREAU-FAUT-YONNE (ZAC sucrerie)	Emplet
515-515-046	MONTEREAU-FAUT-YONNE (Gare) - MELUN (Gare)	EXP46
515-515-031	TAD ZONE 1	TAD Z1
515-515-032	TAD ZONE 2	TAD Z2
515-515-033	TAD ZONE 3	TAD Z3
515-515-034	TAD ZONE 4	TAD Z4
515-515-035	MONTEREAU-FAUT-YONNE (ZA CONFLUENT) - MONTEREAU-FAUT-YONNE (GARE)	91 - ZAC Clomar
515-515-700	MONTEREAU-FAUT-YONNE GARE - MONTEREAU-FAUT-YONNE	992 - Bus Soirée
515-515-701	MONTEREAU-FAUT-YONNE GARE - MONTEREAU-FAUT-YONNE	992 - Bus Soirée

## **Annexe 2 : Inventaire des biens et équipements mis à disposition**

Sans objet

### **Annexe 3 : Relative aux modalités des abris voyageurs et des poteaux**

#### ● **Abris voyageurs**

Les abris voyageurs doivent disposer a minima d'un support d'information conforme aux prescriptions du livret « point d'arrêt bus » de la Charte des Supports et Contenus d'Information Voyageurs (CSCIV) (cadre au format A0 minimum et localisé à l'opposé d'une éventuelle assise) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage et fournir de l'électricité aux afficheurs dynamiques.

Le support est réservé à l'opérateur de transport pour l'affichage de l'information voyageurs telle que prescrite par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS dans la CSCIV. Il ne peut pas accueillir d'autres types de contenus, ni d'autres types d'informations. La Collectivité garantit l'accès au support à l'opérateur de transport à tout moment et sans demande préalable, par la mise à disposition d'un moyen d'ouverture du cadre en toute autonomie. Les abris voyageurs doivent disposer de panneaux signalétiques conformes aux prescriptions du livret « point d'arrêt bus » de la CSCIV et permettant d'accueillir le nom du point d'arrêt d'une part, et les indices de lignes desservant l'arrêt, d'autre part. Leur format doit être suffisant pour permettre l'affichage des informations dans le respect des normes d'accessibilité en matière de lisibilité et de la charte signalétique d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES. Ils doivent être localisés respectivement sur le fronton de l'auvent et sur chaque profil de l'auvent, à une hauteur inférieure à 2,5m (limite haute du panneau).

L'opérateur de transport est responsable de l'affichage et la mise à jour de l'information voyageurs sur ces supports. La Collectivité est responsable de permettre un libre accès à l'opérateur de transport.

Les abris-voyageurs doivent pouvoir accueillir un dispositif d'information voyageurs dynamique (afficheur). A ce titre :

- une prédisposition d'accroche (notamment en toiture de l'abri) est prévue à cet effet ;
- les arrivées électriques doivent être préexistantes ;
- la structure de l'abri est suffisamment résistante pour supporter le poids des afficheurs actuellement déployés en Ile-de-France ;
- l'abri intègre une prédisposition pour la sortie en toiture des antennes de radiocommunication essentiel pour l'afficheur dynamique (cette prédisposition assure une étanchéité entre l'abris et l'afficheur ;
- en cas d'impossibilité technique d'arrivée électrique, la toiture de l'abri est suffisamment résistante pour supporter le poids de l'afficheur et d'un dispositif de panneau photovoltaïque.

#### ● **Poteaux**

Les poteaux installés par la Collectivité doivent disposer a minima d'un support d'information conforme aux prescriptions du livret « point d'arrêt bus » de la CSCIV (cadre de 42 cm de largeur d'affichage et au format A3 paysage minimum).

La Collectivité s'engage à réserver le support à l'opérateur de transport pour l'affichage de l'information voyageurs telle que prescrite par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS dans la CSCIV. Il ne peut pas accueillir d'autres types de contenus, ni d'autres types d'informations. La Collectivité garantit l'accès au support à l'opérateur de transport à tout moment et sans demande préalable, par la mise à disposition d'un moyen d'ouverture du cadre en toute autonomie.

Les poteaux doivent disposer d'une tête haute conforme aux prescriptions du livret « point d'arrêt bus » de la CSCIV pour l'affichage du nom du point d'arrêt d'une part et des indices de lignes desservant l'arrêt, d'autre part. Son format doit être suffisant pour permettre l'affichage des informations dans le respect des normes d'accessibilité en matière de lisibilité et de la charte signalétique d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES. Elle doit toujours être positionnée perpendiculairement à la voirie, à une hauteur inférieure à 2,5m (limite haute du panneau).

L'opérateur de transport est responsable de l'affichage et la mise à jour de l'information voyageurs sur ces supports. La Collectivité est responsable de permettre un libre accès à l'opérateur de transport.

Les poteaux doivent pouvoir accueillir un dispositif d'information voyageurs dynamique (afficheur). A ce titre :

- une prédisposition d'accroche est prévue à cet effet ;
- les arrivées électriques doivent être préexistantes ;
- la structure du poteau est suffisamment résistante pour supporter le poids des afficheurs actuellement déployés en Ile-de-France ;
- en cas d'impossibilité technique d'arrivée électrique, la structure du poteau est suffisamment résistante pour supporter le poids de l'afficheur et d'un dispositif de panneau photovoltaïque.

#### ● **Dispositions communes**

L'opérateur de transport est responsable de la conception, l'alimentation, la diffusion/le déploiement, la maintenance, la mise à jour de l'ensemble des contenus d'information voyageurs présent dans les abris-voyageurs et les poteaux d'arrêt.

Dès que la Collectivité constate une dégradation d'un poteau propriété de l'opérateur de transport et/ou d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et/ou des contenus présents dans celui-ci, pour quelque motif que ce soit, la Collectivité informe l'opérateur de transport dans les meilleurs délais et au maximum 24h après la constatation, afin qu'il procède à leur remise en état. L'opérateur de transport procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par son personnel ou celui de la Collectivité.

En cas de dégradation d'un abri voyageurs, d'un poteau propriété de la Collectivité et/ou des contenus présents dans celui-ci dont l'opérateur de transport a la responsabilité, pour quelque motif que ce soit :

- la Collectivité s'engage à en informer l'opérateur de transport dans les meilleurs délais et au maximum 24h après la constatation, afin qu'il procède à la remise en état des contenus dont il a la responsabilité ;

- La Collectivité s'engage à procéder à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation par la Collectivité et/ou l'opérateur de transport de la dégradation d'un abri voyageur ou poteau propriété par la Collectivité.

L'ensemble des responsabilités de l'opérateur de transport sont décrites dans la charte des supports et contenus de l'information éditée par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS au sein du volet Gouvernance de l'information voyageurs aux points d'arrêts bus. La Collectivité est invitée à tout mettre en œuvre pour que l'opérateur de transport puisse remplir ses responsabilités.

La Collectivité facilite le raccordement au réseau d'éclairage public des poteaux propriété l'opérateur de transport et/ou d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, dès lors que ces derniers en font la demande, pour les besoins de la diffusion de l'information voyageurs notamment dynamique, aux points d'arrêt. La Collectivité fournit également à l'opérateur de transport, dès lors que celui-ci effectue la demande de raccordement, les horaires de fonctionnement de l'éclairage public. Le coût de l'électricité est pris en charge par la Collectivité. La contribution économique de la Collectivité prend compte de la prise en charge par la Collectivité du coût de l'électricité.

Dans le cadre des aménagements de points d'arrêt sous sa maîtrise d'ouvrage et sous réserve de faisabilité technique, la Collectivité met en œuvre, pour chaque point d'arrêt, toutes les prédispositions nécessaires à l'alimentation électrique future des abris voyageurs ou poteaux.

Lorsque le point d'arrêt est éloigné de toute source d'alimentation électrique et que le coût des travaux de raccordement électrique apparaît disproportionné au regard du coût des travaux d'aménagement, la Collectivité informe ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et lui fournit tout élément démontrant cette impossibilité technique. Une décision commune sera alors prise.

La Collectivité s'engage à retirer les poteaux dont elle est propriétaire et s'assure de l'installation du poteau d'arrêt de bus unique pour l'ÎLE-DE-FRANCE (poteau francilien), conçu par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, dès lors que la demande lui en aura été faite par l'opérateur de transport. La Collectivité s'engage à ne plus déployer de poteau dès que l'ensemble des points d'arrêt de son territoire auront été équipés avec le poteau francilien. L'ensemble des points d'arrêts nouveaux ou modifiés, seront équipés par l'opérateur de transport d'un poteau francilien, hors points d'arrêt équipés d'abris voyageurs par la Collectivité, conformément aux dispositions ci-dessus. La Collectivité s'engage à ne pas apporter de modification aux poteaux franciliens déployés sur son territoire.



## **Annexe 4 relative aux éco-stations bus**

### ***Gestion des Eco-stations Bus et aménagement de transport routier de plus de cinq postes à quai (ATR5)***

Les Eco-Stations Bus correspondent aux gares routières labellisés sur le périmètre géographique de la Collectivité. Les ATR de plus de 5 postes à quais, constituant une concentration de points d'arrêts bus pour le réseau de transport public.

La gestion des Eco-Stations Bus est actuellement définie par la délibération n°2017/234 du 30 mai 2017. Les principes généraux tels qu'évoqués ici peuvent évoluer avec l'actualisation à venir du Schéma Directeur des Eco-Stations Bus, notamment sur les sujets suivants : modalités d'exploitation, perception de redevance de toucher de quai, rôle d'IDFM dans la gestion des éco-stations bus et ATR... Ces évolutions du schéma directeur des Eco-stations bus auront un impact sur le périmètre technique des missions confiées au concessionnaire et sur les relations entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Collectivité.

Les évolutions feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

- ***Entretien des espaces publics supports des éco-stations bus***

En sa qualité de propriétaire et/ou gestionnaire des espaces publics supports des éco-stations bus et ATR5, la Collectivité s'engage à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces.

- ***Modalités contractuelles et financières de la gestion et l'exploitation des éco-stations bus et ATR5***

L'exploitant principal est défini comme le transporteur gérant le plus de courses en jours ouvrés de base à la date de lancement de la consultation pour le contrat d'exploitation, hors périmètre géré jusqu'au 31 décembre 2024 par la RATP, y compris si les évolutions d'offre changent l'équilibre entre transporteurs en cours d'exécution du contrat.

Différentes situations configuration peuvent se présenter :

- L'éco-station bus (ou ATR5) est gérée par la collectivité en régie ;

Si l'éco-station bus est gérée en direct par la Collectivité (en régie), ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pourra demander à l'opérateur en tant que transporteur majoritaire de prendre en charge, la gestion des équipements et l'exploitation de l'éco-station bus, sous réserve de l'accord de la Collectivité en tant que gestionnaire actuel. Cet accord de la Collectivité pourra intervenir en cours d'exécution du contrat d'exploitation et fera l'objet d'un avenant entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Collectivité au sein de la présente convention ainsi qu'entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et l'opérateur au sein du contrat d'exploitation. La reprise du personnel pourra être intégrée à cet avenant le cas échéant.

- L'éco-station bus (ou ATR5) est gérée par un gestionnaire avec lequel la collectivité a un contrat ;

Si l'éco-station bus est gérée via un contrat par la Collectivité, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pourra demander à l'opérateur en tant que transporteur majoritaire de prendre en charge la gestion et la maintenance des équipements des éco-stations bus en relais des contrats

locaux échus et ce jusqu'à la fin du contrat d'exploitation. Ce relais conditionné à l'accord de la Collectivité qui se traduira par un avenant en cours d'exécution de la présente convention entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Collectivité et du contrat de concession entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et le Concessionnaire. La reprise du personnel sera alors nécessaire et intégrée à l'avenant.

- La gestion de l'éco-station bus (ou ATR5) est confiée à l'opérateur à compter du démarrage de l'exploitation en sa qualité de transporteur principal, ou au jour où IDFM en disposera la maîtrise. Dans ce dernier cas de figure, l'intégration de la gestion au contrat d'exploitation entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et l'opérateur donnera lieu à un avenant.

Quel que soit le scénario évoqué ci-dessus et en cas de reprise de la gestion par un avenant au contrat d'exploitation entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et l'opérateur de transport, ce dernier pourrait s'acquitter de compensations financières pour l'occupation du Domaine auprès du propriétaire en tant que gestionnaire de l'éco-station bus.

Pour effectuer les missions qui lui sont confiées, le Concessionnaire doit occuper le domaine sur titre. ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS propose d'établir un transfert de gestion ou une superposition d'affectation avec l'entité compétente en la matière.

### ● **Gestion et maintenance des équipements des éco-stations bus ou ATR5**

Le gestionnaire de l'éco-station bus (ou ATR5) aura pour mission la :

- Gestion des locaux d'exploitation (local de pause et/ou toilettes) ;
- Gestion du local d'accueil si présent ;
- Gestion de l'information voyageurs statique et dynamique que ce soit en interface avec les autres réseaux de transport mais aussi en interne à l'éco-station bus (poste à quais) ;
- Gestion du système sonore si présent ;
- Gestion du système de recharge électrique pour les bus si présent ;
- Gestion de la vidéo-exploitation en lien avec le poste de contrôle de l'exploitant ;
- Gestion vidéo-protection, en lien avec les centres de surveillance urbain.

Le gestionnaire de l'éco-station bus (ou ATR5) est également mainteneur des équipements composant l'éco-station bus décrits précédemment.

Le propriétaire du foncier ou l'entité compétente aura pour mission :

- L'entretien/maintenance de la voirie ;
- La gestion et l'entretien/maintenance du bâti (hors fonction transport) si présent ;
- La gestion et l'entretien/maintenance des toilettes publics si présentes ;
- L'entretien/maintenance des mobiliers urbains ;
- L'entretien des éléments végétalisés ;
- La gestion et l'entretien/maintenance des œuvres d'art, si présentes ;
- La gestion et l'entretien/maintenance de l'éclairage ;
- La gestion des éléments de sûreté/gardiennage si présents.

## ● **Exploitation des éco-stations bus ou ATR5**

Le gestionnaire de l'éco-station bus (ou ATR5) est en charge de son exploitation. Selon la catégorie d'éco-station bus concernée et les exigences de qualité de service définies par le Schéma directeur des éco-stations bus, trois types de mission pourraient lui être confiés :

### 1. le rôle d'exploitant au sens de l'Autorité de Régulation des Transports

Exploitant (définition issue de la décision 2017-116 du 4 octobre 2017 de l'ART) : L'exploitant est défini comme l'unique personne physique ou morale qui exerce la responsabilité de décisionnaire final pour délivrer les autorisations d'accès à cet aménagement au bénéfice d'entreprises de transport et définir le montant des tarifs qui y sont pratiqués.

### 2. l'information voyageur, plus spécifiquement la vidéo-exploitation et la vidéoprotection

L'information voyageurs dans les Eco-stations Bus est confiée à l'opérateur de transport désigné par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS. L'ensemble du cadre contractuel est traité au travers du contrat de commande publique conclu entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et l'opérateur de transport.

Les contenus d'information voyageurs statique et dynamique sont de la responsabilité l'opérateur de transport et seront conformes au Schéma Directeur de l'Information Voyageurs d'ÎLE-DE-FRANCE et notamment aux différents documents prescriptifs d'information voyageurs.

En cas de dégradation d'un support et/ou d'un contenu d'information voyageurs statique et dynamique, propriété de la Collectivité ou d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ou de l'opérateur de transport, pour quelque motif que ce soit :

- l'opérateur de transport procède (pour ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ou lui-même) à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par le personnel de l'opérateur de transport ou de la Collectivité des supports et contenus dont il a la responsabilité/la propriété ;
- La Collectivité procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par le personnel de l'opérateur de transport ou de la Collectivité des supports, surfaces, garantissant l'information voyageurs et dont il a la responsabilité/la propriété.

### 3. la présence humaine pouvant être liée aux fonctions d'exploitation transport et/ou l'accueil des voyageurs (information voyageurs, vente de titre...).

L'opérateur majoritaire devra, au besoin, mettre en place la présence, du personnel d'accueil et/ou dédié aux fonctions d'exploitation transport.

## Annexe 5 relative au Véligo

Une convention d'occupation du domaine sera signée entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, l'opérateur de transport et le propriétaire du domaine sur lequel est implanté l'offre de stationnement vélo.

A ce titre, il est rappelé que ce service de stationnement vélo est un service public ayant vocation à promouvoir le vélo. A ce titre, la facturation par le propriétaire foncier de redevances symboliques permettrait d'assurer une bonne cohésion dans le déploiement de ces équipements conformément aux prescriptions du nouveau schéma directeur de stationnement vélo en gare et station.

Les éventuels travaux de raccordement au réseau électrique et toutes les démarches administratives potentielles (permis de construire, déclaration préalable) seront réalisés par l'opérateur de transport lié par contrat avec ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS en lien avec les autorités compétentes.

Dans le cas où la Collectivité possède déjà un équipement de stationnement vélo (labelisé VELIGO ou non) réalisé sous maîtrise d'ouvrage locale et que cette dernière souhaite confier la gestion de son espace de stationnement vélo à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, ce transfert de gestion pourra être effectué en cours d'exécution du contrat entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et l'opérateur de transport. Dans le cas où Ile-de-France MOBILITÉS change de marque pour le déploiement de son offre de stationnement, le changement de charte graphique est également intégré dans les tâches incombant à son délégataire au moment de la reprise de l'équipement.

Le transfert pourra être réalisé pour l'entretien et la maintenance des espaces en libre accès et/ou l'entretien, la maintenance et l'exploitation des consignes fermées.

Le transfert pourra être réalisé de manière préférentielle à la fin d'un contrat liant la Collectivité à son prestataire. Toutefois, si la Collectivité souhaite assurer le transfert en cours d'exécution de son contrat de commande publique, cette possibilité reste ouverte. Cependant les modalités administratives et financières d'arrêt anticipé de ce contrat ne seront pas à la charge d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Ce transfert s'accompagne également d'un transfert de propriété de l'équipement dont la valeur nette comptable est fixée à zéro euro.

Le transfert de propriété et de gestion est fixé en concertation avec la Collectivité. Pour les consignes, il correspond a priori à une date d'échéance du contrat d'exploitation de la Collectivité.

Dans le cadre du transfert, les éléments suivants sont également mis à disposition d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et de l'opérateur de transport :

- Equipements dépendants de l'offre de stationnement (éclairage, valideurs, arceaux, racks, toitures et auvents, caméras de vidéosurveillance, supports d'affichage...);
- Equipements connexes à la consigne (casiers et autres services aux abonnés, signalisation de position de l'équipement vélo...);
- Le stock des pièces de maintenance ;
- Base de données clients ;
- Données de suivi de l'exploitation et de reporting sous un format permettant son utilisation dans les progiciels les plus répandus.