

**CONVENTION PARTENARIALE
ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS / COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'OREE DE LA
BRIE**

Commentaire à destination de la Collectivité

Ce document projet est communiqué à l'ensemble des collectivités partenaires. Celles-ci sont de natures variées : CD, communauté urbaine, EPT, Communauté d'agglomération, Communauté de communes voire ville. Aussi des ajustements seront opérés, en tant que de besoin.

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 bilatérale, 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, Etablissement 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 n° 20221207-231 en date du 07/12/2022.

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

d'une première part,

ET

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'OREE DE LA BRIE, dont le siège est situé 1 Place de la Gare, 77170 Brie-Comte-Robert, représentée par son président, Monsieur Jean LAVIOLETTE autorisé à signer la présente par délibération en date du 14/12/2022.

d'une deuxième part,

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Collectivité étant ci-après désignées conjointement par « les Parties ».

Table des matières

Préambule.....	3
Article 1 - Objet de la convention	3
Article 2 - Liste des contrats et des lignes de bus desservant le territoire de la Collectivité	3
Article 3 - Le comité de suivi annuel.....	4
Article 4 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	4
Article 5 - Mise à disposition de biens par la Collectivité	6
Article 6 - Rôle de la Collectivité dans le fonctionnement de l'exploitation des lignes de bus	7
Article 7 - Communication	10
Article 8 - Le numérique au service d'une mobilité durable et inclusive	12
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant	15
Article 10 - Engagements financiers de la Collectivité.....	15
Article 11 - Date d'effet de la convention et résiliation	17
Article 12 - Durée de la convention	17
Article 13 - Règlement des litiges	18
Table des Annexes	19

Préambule

La COLLECTIVITE souhaite, dans le cadre des compétences reconnues à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports collectifs publics sur son territoire.

Dans cet objectif, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la COLLECTIVITE déterminent, par la présente convention, le rôle que cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien des lignes de bus du contrat d'exploitation passés entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et les opérateurs de transport, ainsi que sa participation financière à l'exploitation desdites lignes.

Ainsi, dans ce cadre, les Parties affirment leur volonté partagée de mettre en place une offre de transport collectif routier adaptée aux besoins de mobilité du territoire, dans de 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.

A travers ses documents de planification (PLD...) et ses projets urbains, la COLLECTIVITE œuvre, aux côtés 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 son territoire.

La présente convention constitue une opportunité de décliner ces ambitions partagées mais n'a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS à la COLLECTIVITE.

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

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention traduit les rôles respectifs :

- d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'article L. 1241-2 du code des transports, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement ;
- de la COLLECTIVITE.

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

Chaque périmètre contractuel comportant des lignes de bus desservant le territoire de la Collectivité fait l'objet d'une annexe à la présente convention. Cette annexe liste les lignes de bus objet de la convention.

Article 3 - Le comité de suivi annuel

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

Ce comité sera co-présidé par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la COLLECTIVITE.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention.

Le comité de suivi a pour objet la présentation par le ou les opérateurs de transports de leur rapport annuel. Ainsi, le comité de suivi traitera 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 de la Collectivité ;
- 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, selon les besoins de l'exploitation, les Parties participent à des groupes de travail sur la vie du contrat, avec ou sans l'opérateur.

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.

La Collectivité peut 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.

L'offre de référence peut être modifiée de façon temporaire ou pérenne.

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...) peuvent nécessiter des modifications ponctuelles de l'offre.

Dans ces situations, il appartient à l'opérateur de transport, averti d'un événement par la Collectivité, 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 des collectivités concernées.

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 l'entité qui demande ladite modification. Dans le cas où le maître d'ouvrage ou le demandeur 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 par la Collectivité 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 Collectivité, au plus tard deux semaines avant l'évènement ou le début des travaux.

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 convention partenariale dans le cas d'une modification consécutive de la contribution financière de la Collectivité.

La Collectivité a 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 de la Collectivité sur les évolutions d'offre.

Les demandes de modifications pérennes de l'offre de référence formulées par la Collectivité sont analysées 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'efficience 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 de la Collectivité peut être réévaluée.

Article 5 - Mise à disposition de biens par la Collectivité

La Collectivité conclut une convention de mise à disposition des biens (meubles, immeubles et équipements) avec l'opérateur de transport. ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS s'engage à informer la Collectivité du nom du nouvel opérateur de transport, le cas échéant, lors du renouvellement du contrat d'exploitation.

La Collectivité communique une copie de la convention de mise à disposition en amont de chaque procédure de mise en concurrence.

La Collectivité confie les biens dans un état propre à leur exploitation et effectue tous les travaux lui incombant en tant que propriétaire.

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

Article 6 - Rôle de la Collectivité 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 à la Collectivité chaque année le rapport annuel du ou des opérateur(s) de transport concernant son périmètre.

a. Suivi de la qualité de service

Dans un souci de transparence sur le service rendu par les concessionnaires, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS s'engage à mettre à disposition de la Collectivité 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.

La Collectivité pourra visualiser ces données d'enquêtes au travers de la plateforme mise à disposition par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

De son côté, la Collectivité pourra réaliser ses propres observations de terrain et informer ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS des manquements du concessionnaire.

b. Suivi de l'usage et de l'offre

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS met à disposition de la Collectivité les données suivantes :

- Au titre du suivi de l'usage :
 - o Données de validation disponibles sur l'Open data ;
 - o 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 :
 - o Etat des lieux annuels de l'évolution de l'offre ;
 - o Offre par ligne ;
 - o Régularité ;
 - o Offre non réalisée.

Article 6-2 - Relations avec les voyageurs

La Collectivité peut être destinataire de demandes d'information et de réclamations. Elle peut soit transmettre à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pour réponse, notamment lorsqu'il s'agit d'évolution de l'offre, soit y répondre à partir des éléments fournis par l'opérateur de transport, avec copie pour information à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, notamment lorsqu'il s'agit d'un problème de qualité de service.

Par ailleurs, l'opérateur de transport dispose d'une organisation et d'outils lui permettant de répondre aux demandes d'information et aux réclamations qui lui parviennent dans le cadre du contrat d'exploitation.

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

a. Fluidité du réseau et gestion des feux

La Collectivité participe à l'amélioration des conditions d'exploitation et de circulation des bus sur les voies et espaces publics dont elle est gestionnaire.

Lorsqu'elle ne dispose pas de la compétence voirie, elle sensibilise les communes adhérentes compétentes.

b. Aménagements de voirie et des espaces publics

Les partenaires 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. A ce titre, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pilote, en lien avec la Collectivité, 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.

Ces études font l'objet d'échanges avec la Collectivité et l'opérateur. Dans ce cadre, la Collectivité cherche à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement et à réaliser les aménagements convenus avec ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS sur son 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 Collectivité informe ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et l'opérateur de transport de tout projet d'aménagement, de requalification, de création ou suppression de voies / d'espaces publics / de stationnement, de manière à d'apprécier les impacts éventuels sur les conditions d'exploitation et de circulation des bus.

La Collectivité 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...).

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

c. 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 la Collectivité et ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS prenant en compte la vocation de la ligne et son environnement.

Les modalités relatives aux abris voyageurs et aux poteaux sont précisées en annexe.

d. Aménagement des pôles multimodaux

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS intervient aux côtés des collectivités pour améliorer l'aménagement des pôles multimodaux dans le but de favoriser l'intermodalité entre les modes de transport collectif (fermé, 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.

Aux abords des pôles, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS propose ainsi aux collectivités un appui financier et technique pour réaliser des études de pôles. 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...).

e. 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 sont définies en annexe.

f. Autres coordinations

○ Prévention – Sécurité

La Collectivité peut 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.

○ Centres opérationnels bus

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

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.

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. 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.

A 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 sont précisées en annexe.

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, la Collectivité peut s'engager sur un programme de mise en accessibilité plus ambitieux. Les travaux de mise aux normes des points d'arrêt doivent cependant être prioritaires 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 que l'objectif d'accessibilité soit atteint, la Collectivité informe les collectivités qui sont gestionnaires de voirie qu'elles peuvent organiser des réunions ou des 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.

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. La Collectivité incite toute collectivité compétente à renseigner l'état d'accessibilité des points d'arrêts sur leur territoire et le transmet 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 la Collectivité à lui transmettre son plan de communication en rapport avec les transports collectifs pour l'année N+1 au plus tard au 15 octobre de l'année N.

Pour toute action de communication de la Collectivité en rapport avec les transports collectifs, cette dernière applique les principes suivants :

- elle indique que le réseau concerné est 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 de la Collectivité

sur tous les supports de communication des lignes desservant le périmètre géographique de la Collectivité ;

- 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 de la Collectivité ;
- la Collectivité associe 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...) et l'informe au plus tard un mois avant le jour du dit événement.

Ces actions de communication prévisionnelles de la Collectivité 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 Collectivité(s) 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 à la Collectivité au plus tard le 31 janvier de l'année N+1.

Article 7-2 - Espaces publicitaires

Dès lors que de tels espaces existent, la Collectivité pourra disposer si elle le souhaite de :

- deux semaines par an [Dans le cas de plusieurs collectivités signataires : une semaine par an par collectivité] 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 [Dans le cas de plusieurs collectivités signataires : deux semaines par an par collectivité] de l'espace d'affichage situé à l'intérieur du matériel roulant pour ses actions de communication préalablement validées par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

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 désormais 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 la Collectivité le souhaite, apposer le logo de la Collectivité sur le matériel roulant.

Le logo de la Collectivité figure alors aux emplacements réservés figurant en annexe de la présente convention.

La Collectivité, si elle souhaite apposer son logo, doit au préalable le soumettre à l'autorisation d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS en lui présentant un prototype.

Si elle obtient l'accord d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, la Collectivité fait son affaire de l'impression de son logo sur l'adhésif adapté. ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS demande à son opérateur de transport de procéder à l'adhésion du logo de la Collectivité aux emplacements prévus, une fois son accord donné à la Collectivité et une fois que cette dernière lui aura indiqué la date de réception des adhésifs logotypés. La Collectivité fait livrer ses adhésifs logotypés chez l'opérateur de transport.

Elle informe ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS de tout changement ou modification de son logo, 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 de la Collectivité 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 afin que la Collectivité puisse reproduire les marques d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS sur tous les supports qu'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS aura préalablement validée.

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 à la Collectivité :

- 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 de la Collectivité :

- 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.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS propose de coopérer davantage avec la Collectivité en :

- mettant à disposition de la Collectivité 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 la Collectivité à harmoniser les prescriptions dans ses appels à candidature dans le champs des nouvelles mobilités qu'elle promeut (via des contrats, conventions ou labels) ;
- offrant une aide à la Collectivité dans le suivi de la mise en œuvre des opérateurs de mobilité sur son 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 »).

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la Collectivité développent ensemble l'intermodalité et la multimodalité entre les transports en commun et les nouvelles mobilités. Dans ce but, la Collectivité est invitée 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 la Collectivité 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 la Collectivité le souhaite, elle peut 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. A 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 de la Collectivité ;
- 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. La Collectivité devrait 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 de la collectivité, 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.

La Collectivité doit 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.

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 de la Collectivité

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 la Collectivité est d'un montant de 185 572 € euros pour la COLLECTIVITE (valeur 2020). Ce montant est versé à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Clause pour les euros 2019

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

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

$$K_n = a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0}$$

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, 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) ; C₀ = 119,926, 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) ;
- IPS₀ = 102,988, IPS_n : 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.

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 à la Collectivité.

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 six ans.

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 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le 20 AVR. 2023

Pour **ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS**,
Pour le directeur général et par délégation
le directeur des Mobilités de Surface



Pierre RAVIER

Pour **la Collectivité**,
Communauté de communes de l'Orée de la Brie
Le président



Jean LAVIOLETTE

Table des Annexes

Annexe 1 - Liste des lignes (DSP 13)

Annexe 2 - Relative aux modalités des abris voyageurs et des poteaux

Annexe 3 - Relative aux éco-stations bus

Annexe 4 - Relative au Véligo

Annexe 5.1 - Charte habillage extérieur du matériel roulant

Annexe 5.2 – Charte Ile-de-France Mobilités

Annexe 6.1 – Licence de marque

Annexe 6.2 - Contrat de licence de marque

Annexe 2 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 3 relative aux éco-stations bus

a. 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 4 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.