

CONTRAT D'OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC
POUR L'EXPLOITATION DE SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC
DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES MAREMNE ADOUR COTE SUD

ENTRE :

La Communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud

Établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, dont le siège social est situé Allée des Camélias - 40230 SAINT-VINCENT DE TYROSSE

Représentée par son Président en exercice, M. Pierre FROUSTEY dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil communautaire en date du 30 juin 2022.

D'UNE PART,

ET :

La société Trans-Landes

Société publique locale au capital de 1.015.000 euros, dont le siège social est sis au 49 route de la Carrère - ZA la Cantère - 40990 SAINT VINCENT DE PAUL et qui est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de DAX sous le numéro 750 177 529

Représentée par son Directeur Général, M. Alain CAZENEUVE, dûment habilité par délibération du Conseil d'Administration en date du 24 février 2012.

D'AUTRE PART.

Sommaire

TITRE 1. OBJET, DUREE & PRINCIPES GENERAUX.....	6
Article 1.1. Définitions – Interprétations	6
1.1.1 Définitions	6
1.1.2 Interprétations.....	7
1.1.3 Documents contractuels.....	8
Article 1.2. Objet	8
Article 1.3. Durée	9
Article 1.4. Attribution du Contrat	9
Article 1.5. Droit exclusif.....	9
Article 1.6. Périmètre géographique	9
Article 1.7. Droits et prérogatives de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité	9
Article 1.8. Droits et prérogatives de l'Opérateur Interne	11
TITRE 2. MISSIONS DE L'OPERATEUR INTERNE	13
Article 2.1. Définition du Réseau de Référence	13
Article 2.2. Dénomination du Réseau	13
Article 2.3. Évolutions des Réseaux	14
2.3.1 Évolutions à l'initiative de l'Autorité Organisatrice de la mobilité	14
2.3.2 Évolutions à l'initiative de l'Opérateur Interne	14
2.3.3 Organisations des études d'évolution des Réseaux	15
2.3.4 Prise en compte des évolutions du Réseau	16
Article 2.4. Adaptations pour aléas des modalités d'exploitation du Réseau par l'Opérateur Interne.....	17
2.4.1 Principes généraux	17
2.4.2 Définition	18
Article 2.5. Continuité du service public	19
2.5.1 Non-exécution des missions	19
2.5.2 Traitement des grèves et des perturbations prévisibles	19
2.5.3 Traitement des surcharges des véhicules.....	20
Article 2.6. Qualité de service	20
2.6.1 Démarche qualité	20
2.6.2 Enquêtes quantitatives et qualitatives	21
Article 2.7. Développement durable	21
Article 2.8. Sécurité	22
Article 2.9. Politique commerciale et d'information des voyageurs	22

Article 2.10. Assistance et conseil à l'Autorité Organisatrice de la mobilité	24
TITRE 3. MOYENS AFFECTES A L'EXPLOITATION	25
Article 3.1. Personnel	25
3.1.1 Généralités	25
3.1.2 Formation	25
Article 3.2. Sous-traitance.....	26
Article 3.3. Principes généraux applicables aux Biens Dédiés au Réseau appartenant à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité	26
Article 3.4. Biens Dédiés au Réseau.....	27
Article 3.5. Maintenance des Biens Dédiés au Réseau.....	28
3.5.1 Obligations d'entretien / maintenance	28
3.5.2 Autres obligations spécifiques.....	29
Article 3.6. Programme prévisionnel d'investissement	29
3.6.1 Programme d'investissement pour les véhicules	29
3.6.2 Programme d'investissement pour la billettique	30
Article 3.7. Réforme des Biens Dédiés au Réseau.....	30
3.7.1. Réforme des Biens Dédiés au Réseau mis à disposition par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité	30
3.7.2. Réforme des Biens Dédiés au Réseau appartenant à l'Opérateur Interne.....	31
Article 3.8 Les autres moyens fournis par l'Opérateur Interne	31
3.8.1 Les dépôts.....	31
3.8.2 Les outils d'exploitation.....	31
Article 3.9 Les moyens fournis par l'Autorité Organisatrice de la mobilité	32
3.9.1 Les équipements aux arrêts.....	32
3.9.2 Le site Internet.....	32
TITRE 4. REGIME FINANCIER, COMPTABLE ET FISCAL	33
Article 4.1. Équilibre économique du Contrat	33
Article 4.2. Tarifs	33
4.2.1 Le réseau YEGO régulier et de transport à la demande	33
4.2.2 Le transport scolaire	33
Article 4.3. Recettes des Réseaux.....	34
4.3.1 Définition	34
4.3.2 Régime des Recettes des Réseaux.....	34
Article 4.4. Recettes Accessoires	35
4.4.1 Définition	35
4.4.2 Régime des Recettes Accessoires	35
Article 4.5. Charges d'Exploitation du Réseau.....	35
4.5.1. Généralités	35
4.5.2. Les détails des charges par activité	36
Article 4.6. Pénalités.....	37

Article 4.7. Rémunération de l'Opérateur Interne.....	38
Article 4.8. Indexations.....	39
4.8.1 Modalités de révision des prix unitaires du Transport Scolaire :	39
4.8.2 Modalités de révision de l'offre de prix du Réseau régulier et à la demande YEGO et YEGO plage ..	40
Article 4.9. Modalités de règlement	41
4.9.1 Lignes scolaires	41
4.9.2 Transport régulier YEGO hiver	42
4.9.3 Transport régulier YEGO plages	43
4.9.4 Modalités générales	44
Article 4.10. Obligations comptables.....	44
4.10.1 Comptabilité générale	44
4.10.2 Comptabilité analytique	44
Article 4.11. Obligations fiscales	45
TITRE 5. RESPONSABILITES, ASSURANCES, CAUSES EXONERATOIRES & FORCE MAJEURE..	46
Article 5.1. Responsabilités.....	46
Article 5.2. Assurances.....	47
5.2.1 Étendue de la responsabilité	47
5.2.2 Obligation d'assurance	48
Article 5.3. Gestion des sinistres et accidents	49
Article 5.4. Clauses Exonératoires	49
5.4.1 Définitions	49
5.4.2 Charge de la preuve.....	50
5.4.3 Effets.....	50
5.4.4 Fin de la Cause Exonératoire	50
Article 5.5.Application du règlement général de protection des données (RGPD)	51
TITRE 6. PILOTAGE DU CONTRAT	52
Article 6.1. Rapports d'activité.....	52
6.1.1 Rapport annuel	52
6.1.2 Tableau de bord mensuel	52
6.1.3 Publication par l'Autorité Organisatrice de la mobilité du rapport sur les Obligations de Service Public du Contrat	53
Article 6.2. Contrôles de l'Autorité Organisatrice de la mobilité	53
6.2.1 Dispositions générales	53
6.2.2 Droit de contrôle des services et des installations et matériels	54
6.2.3 Droit de contrôle des comptes	54
6.2.4 Comité de suivi	55
6.2.5 Autres dispositions	55
Article 6.3 Déchéance	55
6.3.1 Cas de déchéance	55
L'Opérateur Interne peut être déchu du bénéfice du Contrat :	55
6.3.2 Procédure de déchéance	56

6.3.3 Effets de la déchéance	56
TITRE 7. FIN DU CONTRAT	57
Article 7.1. Programmation de l'expiration normale du Contrat	57
Article 7.2. Sort des Biens Dédiés au Réseau à l'expiration normale du Contrat.....	57
Article 7.3. Résiliation pour motif d'intérêt général	58
Article 7.4. Effets de l'expiration du Contrat.....	58
7.4.1 Subrogation de l'Autorité Organisatrice de la mobilité dans les droits et obligations de l'Opérateur Interne	58
7.4.2 Personnel	59
TITRE 8. RENCONTRE, DIFFERENDS & STIPULATIONS FINALES	60
Article 8.1. Clause d'adaptation et de rencontre.....	60
Article 8.2. Cession du Contrat - Évolution des cocontractants	60
Article 8.3. Modification du contrat et des annexes	61
Article 8.4. Règlement amiable des litiges	61
Article 8.5. Notifications et mises en demeure	61
Article 8.6. Élection de domicile	61
Article 8.7. Annexes.....	61

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

TITRE 1. OBJET, DUREE & PRINCIPES GENERAUX

Article 1.1. Définitions – Interprétations

1.1.1 Définitions

Dans le Contrat, sauf à ce que le contexte requière l'application d'une autre définition, les termes et expressions dont la première lettre est une majuscule, en ce compris le préambule, auront la signification qui leur est donnée par le présent Article :

« **Autorité Organisatrice de la mobilité** » désigne la Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud, constituant l'autorité locale compétente au sens de l'article L.1231-1 du code des transports et du Règlement OSP.

« **Biens Dédiés au Réseau** » désigne l'ensemble des biens et leurs accessoires, mobiliers et immobiliers, corporels et incorporels, dédiés au Réseau en application du Titre 3 du Contrat.

« **Cause Exonératoire** » désigne les faits ou circonstances constitutifs d'un « cas de force majeure » ou d'une « cause légitime », tels que définis à l'Article 5.4.

« **Contrat** » désigne le présent contrat de service public tel que défini à l'article 2 i) du Règlement OSP ; le Contrat vaut « cahier des charges » au sens de l'article R.1221-5 du code des transports.

« **Fiche de Ligne** » désigne la fiche établie par l'Opérateur Interne pour chaque ligne du Réseau qui précise son numéro, son tracé, les arrêts ou stations et distances unitaires, les horaires de principe, les calendriers d'application prévisibles, le nombre de courses par destination et par type de jour, le nombre de kilomètres et le nombre d'heures voiture.

« **Obligation de Service Public** » désigne l'exigence définie par l'Autorité Organisatrice de la mobilité en vue de garantir des services d'intérêt général de transports de voyageurs que l'Opérateur Interne, si elle considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie.

« **Offre de Services** » désigne l'ensemble des prestations fournies par l'Opérateur Interne aux usagers du Réseau et à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité, en exécution du Titre 2 du Contrat.

« **Offre Kilométrique** » désigne les prestations fournies par l'Opérateur Interne aux usagers du Réseau en exécution du Titre 2, caractérisées par le nombre de kilomètres et les heures véhicules, pour l'année (n), telles que résultant des Fiches de Ligne de l'année concernée.

« **Opérateur Interne** » désigne la société Trans-Landes, société publique locale au capital de 1.015.000 euros, dont le siège social est sis au 49 route de la Carrère – ZA la Cantère – 40990 SAINT VINCENT DE PAUL et qui est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de DAX sous le numéro 750 177 529, constituant un « exploitant » au sens de l'article L. 1221-7 du code des transports et constituant un « opérateur interne » au sens du Règlement OSP.

« **Parties** » désigne l'Autorité Organisatrice de la mobilité et l'Opérateur Interne en tant que parties au Contrat.

« **Règlement OSP** » désigne le Règlement CE n°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.

« **Rémunération** » désigne la contrepartie à titre onéreux versée par l'Autorité Organisatrice de la mobilité à l'Opérateur Interne au titre des missions remplies par l'Opérateur Interne en application du Contrat. La Rémunération de l'Opérateur Interne est plus amplement définie au Titre 4. Ces Rémunérations intègrent un « bénéfice raisonnable » conformément à l'annexe du Règlement OSP.

« **Réseau** » désigne l'ensemble des lignes de transport public de voyageurs relevant de la compétence de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité, quel que soit le mode de transport, confié à l'Opérateur Interne en application du Titre 2 du Contrat et de ses éventuels avenants.

« **Réseau de Référence** » désigne le Réseau au 29 août 2022, tel que décrit à l'Article 2.1.

1.1.2 Interprétations

Dans le Contrat, sauf stipulation contraire :

- ♦ les titres donnés aux Articles et Annexes ont pour seul but d'en faciliter la lecture et ne sauraient avoir d'influence sur l'interprétation ou l'application des stipulations du Contrat et de ses Annexes ;
- ♦ les termes définis à l'Article 1.1.1 pourront être employés indifféremment au singulier ou au pluriel lorsque le sens ou le contexte l'exigeront ;
- ♦ en cas de divergence ou de contradiction entre les stipulations du Contrat et ses Annexes, le Contrat prévaudra ; de même, en cas de divergence ou de contradiction entre les Annexes, les stipulations particulières primeront sur les stipulations générales ;

- ♦ les renvois à un contrat ou autre document comprennent ses annexes ainsi que les modifications ou avenants dont le Contrat ou le document a fait l'objet ;
- ♦ les renvois faits à des Articles, Titres ou Annexes doivent s'entendre comme des renvois à des Articles, Titres ou Annexes du Contrat.

L'ensemble du Contrat et des Annexes est interprété à la lumière des règles générales applicables aux contrats administratifs entre personnes publiques.

1.1.3 Documents contractuels

Les documents contractuels comprennent :

- ♦ le Contrat,
- ♦ les Annexes dont la liste figure à l'Article 8.7.

Les Parties s'engagent à tenir à jour une version consolidée du contrat initial actualisé par ses différents avenants, en l'annexant à chaque avenant successif. Les Parties conviennent d'utiliser la version consolidée comme document de travail pour faciliter l'exécution de leurs relations contractuelles.

Article 1.2. Objet

Par le Contrat, l'Autorité Organisatrice de la mobilité confie à l'Opérateur Interne, qui l'accepte :

- i. La gestion et l'exploitation, par tous modes de transport, du Réseau, dans le périmètre défini à l'Article 1.6 ;

A cet effet le Contrat (a) définit les Obligations de Service Public que l'Opérateur Interne doit remplir ainsi que les zones géographiques concernées, (b) établit à l'avance, de façon objective et transparente, la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés, (c) définit les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services et (d) arrête les modalités de perception des recettes liées à la vente des titres de transport ;
- ii. la fourniture et l'entretien des véhicules et équipements nécessaires au service conformément au descriptif mentionné à l'annexe 1.2 ;
- iii. l'affectation des conducteurs et autre personnel nécessaire à l'exécution du service ;
- iv. la gestion commerciale et administrative du service ;
- v. pour le transport scolaire : l'organisation des inscriptions des élèves (outils dédiés et personnels)
- vi. la mise à jour des dispositifs d'information (sur le mobilier appartenant à l'Autorité

Organisatrice de la mobilité et sur l'ensemble des véhicules affectés au Réseau) destinés à l'information des usagers (horaires, itinéraires, tarifs, perturbations sur le Réseau, etc.) ;

- vii. l'entretien du matériel de billettique acquis et financé par l'Opérateur Interne (entretien courant et curatif, maintenance) ;
- viii. l'assistance à l'Autorité Organisatrice de la mobilité dans toutes études portant sur le Réseau et ses évolutions ;
- ix. sous réserve des moyens disponibles, et selon des modalités qui seront définies conjointement par les deux Parties, l'Opérateur Interne pourra exécuter tout autre service de transport ou missions connexes pour le compte de l'Autorité Organisatrice de la mobilité ;
- x. la gestion des gares routières ouvertes aux transports en commun publics ou privés de voyageurs et de messageries.

Article 1.3. Durée

Le Contrat est conclu pour une durée de huit (8) années, à compter du 29 août 2022.

Article 1.4. Attribution du Contrat

Le Contrat est conclu par attribution directe entre l'Autorité Organisatrice de la mobilité et l'Opérateur Interne, conformément aux dispositions du code de la commande publique et du Règlement OSP.

Article 1.5. Droit exclusif

L'Opérateur Interne bénéficie de l'exclusivité des missions qui lui sont confiées, dans les conditions définies par le Contrat et dans le respect de la législation applicable.

Article 1.6. Périmètre géographique

Le périmètre du Contrat correspond au ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Article 1.7. Droits et prérogatives de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité

L'Autorité Organisatrice de la mobilité exerce les compétences qui lui sont dévolues par le code des transports, ainsi que celles résultant du Règlement OSP.

À ce titre, l'Autorité Organisatrice de la mobilité :

- i. définit la politique générale des transports, les orientations et l'organisation des transports publics et fixe les grandes orientations de développement du réseau, y compris en matière de qualité de service et de sécurité ;

- ii. définit, en concertation avec les autres autorités compétentes, les modalités de mise en œuvre de l'intermodalité à l'intérieur de son territoire ;
- iii. recherche l'optimisation du service public de transport et de ses performances en s'appuyant sur l'Opérateur Interne ;
- iv. réalise, notamment conformément à l'Article 2.6, les études nécessaires à l'organisation du Réseau en s'appuyant sur l'Opérateur interne ;
- v. décide après avoir recueilli l'avis et les propositions de l'Opérateur Interne :
 - a. du niveau de service et des mesures à prendre pour répondre au mieux aux besoins de la population ;
 - b. du programme d'évolution du Réseau ;
- vi. définit la politique tarifaire, réalise les études tarifaires et fixe les tarifs des titres de transport du Réseau ;
- vii. définit la politique et les grandes orientations de la promotion des réseaux de transport en s'appuyant sur l'Opérateur Interne ;
- viii. fixe la Rémunération de l'Opérateur Interne ;
- ix. procède ou fait procéder aux contrôles de l'exécution du Contrat, notamment au niveau de la qualité du service servi rendu aux voyageurs et toutes dispositions qui lui semble appropriées ;
- x. est tenue informée des orientations et des actions complémentaires dans les domaines ci-dessus et que l'Opérateur Interne se propose de mettre en œuvre dans le respect du cadre général constitué par le Contrat ;
- xi. assure les publications annuelles obligatoires notamment en vertu de l'article 7 du Règlement européen OSP.

Pour l'exercice de ses compétences, l'Autorité Organisatrice de la mobilité associe autant que faire se peut ou à défaut, consulte l'Opérateur Interne, lequel s'engage à apporter à l'Autorité Organisatrice de la mobilité son assistance, notamment aux plans technique et commercial.

Article 1.8. Droits et prérogatives de l'Opérateur Interne

L'Opérateur Interne est chargé par le Contrat d'une mission d'exploitation et de gestion du Réseau. Il dispose ainsi des pouvoirs et compétences reconnus à un « exploitant » au sens du code des transports ou à un « opérateur de service public » au sens du Règlement européen OSP.

En conséquence, l'Opérateur Interne assure la responsabilité de l'exécution du service en organisant, de la manière la plus pertinente, la mise en place des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions dans le cadre fixé par le Contrat. Il est responsable du bon fonctionnement du service dans le cadre du Contrat et se doit d'assurer la continuité du service public.

Dans le cadre de ses missions, l'Opérateur Interne élabore et propose les solutions permettant de concourir à la réalisation des objectifs définis par l'Autorité Organisatrice de la mobilité dans le cadre de sa politique générale.

À ce titre, l'Opérateur Interne :

- i. produit l'Offre de Services, de manière
 - a. à faire bénéficier les voyageurs de la sécurité, du confort et de la qualité de service répondant à leurs besoins, à leurs attentes et aux engagements pris par l'Autorité Organisatrice de la mobilité; à ce titre, l'Opérateur Interne décide des moyens à mettre en œuvre en vue de produire l'Offre de Services ;
 - b. à faire bénéficier l'Autorité Organisatrice de la mobilité d'une offre de service optimisée sur le plan technique, financier, et environnemental en adaptant les moyens techniques (véhicules, dépôts) au niveau de l'Offre de Services retenue ;
- ii. réalise, pendant toute la durée du Contrat, des investissements dans le cadre d'un programme pluriannuel d'investissements défini à l'annexe 3.6, élaboré avec le concours actif de l'Autorité Organisatrice de la mobilité ;
- iii. commercialise les services de transport public des Réseaux ;
- iv. assure l'accueil, l'information et la sécurité des voyageurs ;
- v. assure la réalisation d'actions commerciales, et d'information auprès des voyageurs ;
- vi. conseille l'Autorité Organisatrice de la mobilité en matière de transport public et d'exploitation du Réseau ;
- vii. alerte sur la non adéquation de l'offre mise en œuvre à la demande des usagers ;

- viii. respecte les réglementations applicables et alerte l'Autorité Organisatrice de la mobilité sur les évolutions réglementaires à appliquer ;
- ix. formule des propositions relatives à l'évolution du Réseau et à ses modalités d'exploitation et met en œuvre des décisions adoptées par l'Autorité Organisatrice de la mobilité en la matière ;
- x. gère le personnel et l'ensemble des moyens du Réseau dont il dispose ;
- xi. fournit, assure et entretient les Biens Dédiés au Réseau ;
- xii. perçoit les Recettes d'Exploitation du Réseau, au nom et pour le compte de l'Autorité Organisatrice de la mobilité ;
- xiii. réalise le plan qualité défini à l'Annexe 2.6 ;
- xiv. fournit tous rapports et comptes rendus à l'Autorité Organisatrice de la mobilité sur la gestion commerciale, financière et technique du Réseau.

TITRE 2. MISSIONS DE L'OPERATEUR INTERNE

Article 2.1. Définition du Réseau de Référence

2.1.1 Le Réseau de Référence, à la date de signature du Contrat est composé comme suit :

- i. un réseau de lignes régulières ou de transport à la demande dénommé « YEGO », avec deux périodes de fonctionnement dans l'année :
 - période hiver de septembre à juin ;
 - période touristique avec deux périodicités :
 - moyenne saison avril-mai-juin-septembre-octobre ;
 - haute saison en juillet-août ;
- ii. un réseau de transport scolaire, fonctionnant uniquement en période scolaire.

Le descriptif général du Réseau de Référence, figure en Annexe 2.1 (plan du réseau, fiches de ligne, détails des kilomètres en ligne et kilomètres totaux pour chaque ligne par type de jour et par an).

2.1.2 L'Opérateur Interne doit soumettre à l'Autorité Organisatrice de la mobilité les documents décrivant les évolutions du Réseau de Référence prévues à l'Article 2.3. Ces modifications seront intégrées à l'Annexe 2.1.

2.1.3 L'Opérateur Interne peut se voir confier, par l'Autorité Organisatrice de la mobilité, des transports occasionnels, privés et événementiels (services supplémentaires ponctuels liés notamment à des raisons culturelles, sportives, festives ou autres).

Ces services font l'objet d'un devis spécifique établi par l'Opérateur Interne et d'un bon de commande de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Article 2.2. Dénomination du Réseau

L'Autorité Organisatrice de la mobilité autorise l'Opérateur Interne à utiliser la marque commerciale « YEGO », déposée à l'Institut National de la Propriété Industrielle et publiée au Bulletin Officiel de la Propriété Industrielle, sous le numéro 4033908 en classe 12, 35 et 39 dont l'Autorité Organisatrice de la mobilité est propriétaire et dont elle assure la gestion.

Toute utilisation de ces marques, en dehors de l'exécution des missions du Titre 2, doit faire l'objet d'un accord exprès et préalable de l'Autorité Organisatrice de la mobilité, qui décide des conditions de sa mise en œuvre.

Sur le transport scolaire, il n'y a pas de dénomination spécifique du réseau de transport.

Article 2.3. Évolutions des Réseaux

2.3.1 Évolutions à l'initiative de l'Autorité Organisatrice de la mobilité

L'Autorité Organisatrice de la mobilité, dans le cadre de ses prérogatives concernant la définition et la consistance des services, peut décider sur sa seule initiative de toutes évolutions relatives aux Réseaux liées à des dysfonctionnements constatés ou à une évolution du territoire (urbanisation, demande locale).

Préalablement, elle consulte l'Opérateur Interne qui fournit une étude sur les incidences techniques, commerciales et financières des mesures que l'Autorité Organisatrice de la Mobilité envisage de prendre. L'Opérateur Interne s'engage alors à rechercher les moyens possibles présentant le moindre coût pour l'Autorité Organisatrice de la mobilité (Cf. articles suivants).

Après concertation, l'Opérateur Interne doit mettre en œuvre toutes les modifications du Réseau qui auraient fait l'objet d'une décision et lui seraient demandées par l'Autorité Organisatrice de la mobilité, à charge pour cette dernière d'en supporter les éventuelles conséquences financières.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité devra communiquer systématiquement à l'Opérateur Interne les délibérations concernant les modifications de la gamme tarifaire ainsi que toutes les délibérations en lien avec sa politique des déplacements.

2.3.2 Évolutions à l'initiative de l'Opérateur Interne

L'Opérateur Interne assure une mission de conseil et d'assistance technique auprès de l'Autorité Organisatrice de la mobilité ; il est notamment force de proposition d'amélioration permanente de l'offre de transport et la tarification associée.

Il assiste l'Autorité Organisatrice de la mobilité dans le choix des investissements qui lui sont mis à disposition ou l'introduction de nouvelles technologies.

Il alerte sur les problèmes de circulation et de stationnement des véhicules de transport public pouvant générer des problèmes de sécurité routière ou d'exploitation du réseau (temps de parcours, vitesse commerciale...).

Il l'alerte sur des problèmes de fréquentation soit de charge trop importante, soit de sous-effectif à bord des véhicules.

Il propose toute adaptation de l'offre de transport qui lui paraît pertinente ou nécessaire pour améliorer le service à l'usager en vue d'une rationalisation-optimisation du réseau et de l'usage du service.

Les propositions de l'Opérateur Interne peuvent ainsi concerner :

- la création de nouvelles lignes ou la suppression de lignes existantes ;
- des prolongements, raccourcissements, modifications de tracés, créations ou suppressions d'antennes, ou détournements des lignes existantes ;

- la modification des amplitudes et fréquences des lignes existantes pour un ou plusieurs jour(s)-type, et pour une ou plusieurs tranche(s) horaire(s) ;
- la création ou la suppression de renforts ou de doublages, éventuellement détournés, sur certains tronçons de lignes, à certaines heures, ou pour certains jours ;
- des modifications des conditions d'exploitation de lignes (transformation de lignes opérées en service réguliers en des lignes opérées sur réservation téléphonique, création de services express ou semi directs...) ;
- les conditions de correspondances entre les lignes du réseau, ou bien entre l'une de ces lignes et d'autres lignes organisées par d'autres Autorités Organisatrices de la mobilité ;
- la desserte nouvelle d'une commune, d'un quartier, ou d'une zone commerciale, artisanale, industrielle ou tertiaire ;
- la desserte nouvelle d'un équipement particulier, culturel, sportif, administratif ou médical ;
- le nombre et le type de véhicules à affecter aux lignes ;
- les modalités de diffusion de l'information des voyageurs à délivrer aux usagers en situation normale ou en situation perturbée ;
- la gamme tarifaire proposée, la création de nouveaux titres, éventuellement intermodaux, la suppression de titres existants, la modification des conditions de délivrance de titres à tarif réduit pour certains voyageurs, l'acceptation sur le réseau de titres de transports émis par d'autres Autorités Organisatrices de la mobilité;

et plus généralement tous paramètres constitutifs du service de transports publics de voyageurs offerts à la population à l'intérieur du périmètre de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Il démontrera ainsi son esprit d'initiative, son expérience de professionnel du transport de voyageurs ainsi que sa réactivité et cela, tout au long du Contrat.

2.3.3 Organisations des études d'évolution des Réseaux

Le service mobilité de l'Autorité Organisatrice de la mobilité et le service Études de l'Opérateur Interne se rencontrent chaque mois afin d'identifier, étudier les points d'amélioration ou d'adaptation.

Le service Études de l'Opérateur Interne recueille les informations statistiques des Réseaux et celles issues de l'exploitation (fréquentation, temps de parcours, toutes difficultés relevées de l'offre de transport...) permettant d'analyser les demandes d'évolution.

En outre, l'instruction des demandes de modifications de l'offre peut nécessiter la mise en œuvre d'essais sur le terrain, avec un conducteur et un autobus ou un autocar.

Il peut s'agir en particulier de vérifier les conditions de circulation des véhicules, les girations sur les voiries étroites et difficiles et la sécurité des circulations et des prises en charge ou

dépose des voyageurs. Les coûts afférents à ces essais sont intégralement pris en charge par l'Opérateur Interne.

L'Opérateur Interne peut également recourir à un bureau d'études ou expert extérieur afin d'approfondir un besoin d'évolution.

Les services de l'Autorité Organisatrice de la mobilité valident les objectifs à poursuivre (correspondance, ponctualité...) dans un document de « cahier des charges » et les services de l'Opérateur Interne établissent les scénarios de fiches horaires adaptés en conséquence. Les services de l'Autorité Organisatrice de la mobilité valident les propositions d'évolution technique et leurs chiffrages.

Les retours d'études réalisées par l'Opérateur Interne doivent inclure, à minima, les éléments suivants :

- les évolutions des unités d'œuvre (kilomètres commerciaux et haut le pied, heures de conduite...) à produire en plus ou en moins par rapport à la situation en cours, le nombre et la catégorie de véhicules à ajouter ou retrancher du service dans chaque cas ;
- l'impact financier, en se basant sur les coûts unitaires de conduite et du kilométrage ;
- l'impact sur les arrêts qui pourraient être créés, déplacés ou supprimés ;
- le délai pour mettre en œuvre la modification.

2.3.4 Prise en compte des évolutions du Réseau

2.3.4.1 Le calendrier annuel de référence

- Le services YEGO Plage est figé au plus tard au 15 mars de l'année N, pour être voté au conseil communautaire de mai N pour une mise en service en juillet N (selon la date des vacances d'été).
- Le service YEGO hiver est figé au plus tard le 30 avril de l'année N pour être voté au conseil communautaire de juin N pour une mise en service en septembre N (selon la date de la rentrée scolaire).
Une adaptation peut être nécessaire le 1^{er} dimanche de décembre N afin de tenir compte des adaptations des horaires SNCF et de la ligne régionale 7 ; dans ce cas, les services sont définis au plus tard au 30 octobre de l'année N pour une mise en place concordante entre les services de transport.
- Les adaptations sur les transports scolaires sont intégrées jusqu'au 31 mai de l'année N avant le lancement de la phase d'inscription des familles au 15 juin de l'année N, pour mise en œuvre à la rentrée de septembre N.

2.3.4.2 Les évolutions du contrat et de ses annexes

- Toute évolution du Réseau de Transport YEGO (hiver ou été) régulier ou de transport à la demande donne lieu à la rédaction d'un avenant au COSP entre l'Autorité Organisatrice de la mobilité et l'Opérateur Interne.

Cet avenant acte des modifications des Fiches de Ligne, des tableaux kilométriques de l'annexe 2.1 et précise les incidences financières sur la rémunération de l'Opérateur Interne en modifiant l'annexe 4.7 au contrat.

Les modifications donnent lieu à la création de nouvelles Fiches de Lignes ou à la mise à jour des Fiches de Lignes existantes. Les modifications sont récapitulées chaque année dans un ou plusieurs avenants annuels conformément au calendrier annuel de référence.

Dans les nouvelles Fiches de Ligne ou dans les Fiches de Ligne mises à jour, le nouveau kilométrage est indiqué en année pleine. L'effet sur l'année en cours est retranscrit par l'Opérateur Interne dans le tableau récapitulatif de l'Offre Kilométrique prévu à l'Annexe 2.1, tenu à jour par l'Opérateur Interne et transmis à l'Autorité Organisatrice de la mobilité à chaque création ou mise à jour de Fiche de Ligne.

- Toute évolution du Réseau de Transport Scolaire donne lieu à la rédaction d'un avenant si le nombre de lot et/ou la consistance des lots (origine / destination) sont impactés. Cet avenant acte des modifications des Lots et précise les incidences financières de l'évolution sur la rémunération de l'Opérateur Interne.

En revanche, toute évolution du Réseau de Transport Scolaire impactant seulement un ou plusieurs lots en terme de nombre de kilomètres, de temps de conduite donne lieu à l'émission d'un Bon de Commande Modificatif par l'Autorité Organisatrice de la mobilité vers l'Opérateur Interne.

Le non-respect de l'obligation d'information et d'accord préalable de l'Autorité Organisatrice de la mobilité pour toutes modifications des services et le non-respect de la consistance d'une desserte prévue au Contrat (ex : itinéraires, arrêts, ...) peuvent entraîner l'application d'une pénalité, conformément aux dispositions de l'article 4.6 Pénalités.

Article 2.4. Adaptations pour aléas des modalités d'exploitation du Réseau par l'Opérateur Interne

2.4.1 Principes généraux

L'Opérateur Interne doit prendre toutes les mesures nécessaires pour pallier les conséquences des aléas définis à l'Article 2.4.2 et maintenir la continuité du service public dans les conditions fixées à l'Article 2.5.

2.4.2 Définition

Par « aléa d'exploitation », les Parties désignent :

- i. les aléas internes à l'Opérateur Interne liés notamment à des indisponibilités de matériel roulant ou de conducteurs : grève de son personnel pour motif d'ordre local ou de son (et ses) sous-traitant(s).

Sous réserve des Causes Exonératoires définies à l'article 5.4 du présent contrat, l'Opérateur Interne est tenu à une obligation de continuité des Obligations de Service Public qui lui sont confiées. Les grèves pour motif d'ordre local du personnel de l'Opérateur Interne ou de son ou ses sous-traitants ne sont pas considérées comme des Causes Exonératoires.

En cas de service interrompu ou dégradé, quelle qu'en soit la cause, l'Opérateur Interne entreprend immédiatement tous les efforts et diligences possibles pour en limiter les effets.

- ii. les aléas externes à l'Opérateur Interne correspondant à des faits dont la cause est extérieure à l'exploitation du Réseau, notamment :
 - a. encombrements et blocages de la circulation, des travaux de voirie de courte durée (soit des travaux n'excédant pas deux (2) mois), des manifestations sur la voie publique de toute nature nécessitant ou non un détournement d'itinéraire ;
 - b. accidents de véhicules et les incidences engendrées ;
 - c. détériorations d'installations fixes ou autres actes de malveillance externe ;
 - d. intempéries exceptionnelles et catastrophes naturelles ;
 - e. manifestations populaires et sportives ;
 - f. nécessités ponctuelles de services supplémentaires ;
 - g. crise sanitaire.

Dès qu'il est constaté, le dysfonctionnement est signalé dans l'heure à l'Autorité Organisatrice de la mobilité par email précisant l'objet du dysfonctionnement, sa date, sa durée et son impact sur les voyageurs, ainsi que les mesures mises en œuvre pour traiter la situation et assurer la continuité du service.

L'Opérateur Interne fournit chaque mois et dans son rapport annuel un relevé des aléas survenus par type de cause à l'Autorité Organisatrice de la mobilité ainsi qu'un récapitulatif annuel dans son compte rendu annuel d'activité.

Article 2.5. Continuité du service public

2.5.1 Non-exécution des missions

Si les services ne peuvent être exécutés du fait de Causes Exonératoires (intempéries exceptionnelles telles qu'inondations, verglas généralisé, neige, grève nationale...) dûment constatées, telles que définies à l'article 2.4.2, la rémunération de l'Opérateur Interne est maintenue, déduction faite des coûts de roulage (carburant, entretien, pneus) pour les kilomètres non réalisés. L'Opérateur Interne produira à cet effet un état récapitulatif mensuel des prestations exécutées.

Dans le cas des aléas internes y compris d'une grève du personnel pour motif d'ordre local de l'Opérateur Interne ou de ses sous-traitants, qui n'est pas un cas de Causes Exonératoires, la rémunération de l'Opérateur Interne ne sera pas maintenue.

Dans tous les cas, l'Opérateur Interne est chargé de l'information des voyageurs conformément à l'Annexe 2.9.

2.5.2 Traitement des grèves et des perturbations prévisibles

Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent :

- i. de grèves, sous conditions de respect du dépôt de préavis conformément aux articles L. 1222-1 et suivants du code des transports ;
- ii. de travaux de voirie ou plan de travaux dès lors qu'un délai d'information de 36 heures a été respecté ;
- iii. d'incidents techniques, dès lors qu'un délai de 36 heures s'est écoulé depuis la survenance ;
- iv. d'aléas climatiques, lorsqu'un délai de 36 heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique ;
- v. de tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'Opérateur Interne par le représentant de l'État, l'Autorité Organisatrice de la mobilité ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis 36 heures.

Conformément aux articles L. 1222-1 et suivants du code des transports, l'Opérateur Interne a l'obligation de mettre en œuvre un service minimum conformément :

- au plan de transport adapté, aux priorités de desserte et aux niveaux de service définissant, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer ;
- au plan d'information des voyageurs, l'information étant délivrée gratuitement.

Les priorités de desserte et les différents niveaux de service sont rendus publics.

L'Opérateur Interne s'engage à informer l'Autorité Organisatrice de la mobilité selon les procédures décrites dans le plan de transport adapté en Annexe 2.5.3 du Contrat.

Après chaque perturbation, l'Opérateur Interne communique à l'Autorité Organisatrice de la mobilité un bilan détaillé de l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information des usagers. Il établit une évaluation annuelle des incidences financières de l'exécution de ces plans et, le cas échéant, dresse la liste des investissements nécessaires à l'amélioration de leur mise en œuvre, lesquels resteront à la charge de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transport adapté ou du plan d'information des voyageurs, l'Autorité Organisatrice de la mobilité de transport impose à l'Opérateur Interne, quand celui-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transport aux voyageurs en fonction de la durée de l'inexécution totale de ces plans de transport minimum.

La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Ainsi, l'Opérateur Interne :

- doit aux titulaires le remboursement de l'abonnement au prorata de la durée de la perturbation prévisible ou de la grève. Les coupons de remboursement sont envoyés à tous les voyageurs concernés qui en ont fait la demande. Ce remboursement des titres ne donne lieu à aucune compensation de la part de l'Autorité Organisatrice de la mobilité ;
- se voit appliquer les pénalités prévues à l'Article 4.6 du Contrat.

2.5.3 Traitement des surcharges des véhicules

L'Opérateur Interne doit disposer à tout moment de matériel roulant permettant d'assurer normalement les services prévus et offrir un nombre suffisant de capacité de places offertes à bord des véhicules pour faire face aux besoins du public.

Pour adapter les capacités de transport à des nécessités ponctuelles, l'Opérateur Interne peut mettre en place le cas échéant des doublages des services.

Article 2.6. Qualité de service

2.6.1 Démarche qualité

L'Opérateur Interne est tenu de mettre en œuvre une politique de qualité de service sur les réseaux YEGO et transport scolaires, notamment par les trois familles d'indicateurs suivants :

- 1-service à bord des véhicules : accueil conducteurs, confort et propreté
- 2- informations voyageurs à bord et à distance...,
- 3- Régularité / ponctualité des services.

L'Opérateur Interne et l'Autorité Organisatrice de la mobilité s'entendent au plus tard le 31 décembre 2022 sur la définition sur le référentiel qualité et sécurité applicable à l'ensemble des réseaux YEGO et scolaire.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité et l'Opérateur Interne définissent par des indicateurs qualité, le service de référence attendu, les niveaux d'exigences et les seuils d'inacceptabilité ainsi que les modes de contrôle ou d'enquête, conformément au plan qualité figurant en annexe 2.6.

Les résultats pourront, le cas échéant, entraîner l'application de bonus/malus venant en déduction ou majoration de la rémunération de l'Opérateur Interne.

Une « marche à blanc » sera programmée dès janvier 2023 afin de déterminer l'état zéro servant à valider les indicateurs retenus et les plans de progrès.

2.6.2 Enquêtes quantitatives et qualitatives

L'Opérateur Interne réalisera différentes enquêtes quantitatives et qualitatives permettant d'avoir une meilleure connaissance du profil des voyageurs et de leurs déplacements.

L'Opérateur Interne et l'Autorité Organisatrice de la mobilité s'entendent sur un planning et le contenu des enquêtes voyageurs à réaliser.

Article 2.7. Développement durable

L'Opérateur Interne participe à la protection de l'environnement dans la gestion des biens nécessaires à l'exécution du service : utilisation de matériaux non polluants, tri et traitement des déchets, économies d'énergies, ...

Il utilise des techniques et des produits d'entretiens adaptés, n'altérant pas les matériels nettoyés et respectant les normes environnementales en vigueur.

Enfin, il assure une politique de suivi de consommation du carburant dont il rend compte à l'Autorité Organisatrice de la mobilité dans son rapport annuel d'activité.

L'Opérateur Interne sera force de proposition auprès de l'Autorité Organisatrice de la mobilité en matière de transition énergétique.

L'ensemble de la politique environnementale de l'Opérateur Interne est détaillé en annexe 2.7 du Contrat.

Conformément au décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport, et en fonction de l'arrêté du ministre chargé des transports qui doit être pris, l'Opérateur Interne devra à compter de la date fixée par ce même arrêté, informer le bénéficiaire de ses prestations de transport sur la quantité de dioxyde de carbone émise par le mode de transport utilisé.

Article 2.8. Sécurité

L'Opérateur Interne doit assurer le service dans les meilleures conditions de sécurité.

À cette fin, il est responsable de l'application des réglementations nationales.

Il respecte toute injonction qui pourrait lui être faite par les autorités compétentes à cet égard et se tient informé de l'évolution des réglementations et préconisations. Il signale à l'Autorité Organisatrice de la mobilité tout problème ou incident de nature à mettre en cause la sécurité des voyageurs du service ou des employés affectés au service.

L'Opérateur Interne s'engage également à respecter et à faire respecter par les voyageurs le Règlement Intérieur du réseau YEGO et celui du transport scolaire, figurant en annexe 2.8 au Contrat.

Il a toute liberté pour exclure des véhicules les passagers qui refuseraient de se soumettre à ces règlements même si ceux-ci sont munis d'un titre de transport valide. L'opérateur Interne applique l'ensemble des dispositions de disciplines et exclusions prévues au Règlement Intérieur du réseau YEGO et celui du transport scolaire.

Il participe, par sa présence, aux différentes instances locales, à la mise en œuvre des actions de prévention dans les secteurs cibles et auprès des populations identifiées comme devant être sensibilisées.

Il fait appel, en tant que de besoin, aux forces de Police et de Gendarmerie pour rétablir et garantir l'ordre public et la sécurité du personnel et des usagers dans les véhicules, sur les quais, ou dans l'agence commerciale.

L'Opérateur Interne devra indiquer dans ses rapports annuels communiqués à l'Autorité Organisatrice de la mobilité, le nombre et le bilan des actions conduites dans ce cadre.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité et l'Opérateur Interne coordonnent l'ensemble de leurs actions pour lutter contre le vandalisme. L'Opérateur Interne assure un suivi des actes de vandalisme sur les biens nécessaires à l'exploitation, dont il assure l'entretien et rend compte de ce suivi dans son rapport d'activités.

Article 2.9. Politique commerciale et d'information des voyageurs

Le détail des dispositifs mis en œuvre pour la distribution et l'information des voyageurs est présenté en Annexe 2.9 du présent Contrat.

L'Opérateur Interne mène une politique commerciale et d'information des voyageurs dont les objectifs sont :

- i. la promotion des Réseaux afin d'en accroître la fréquentation,

L'Opérateur Interne a en charge l'ensemble de la chaîne d'information des voyageurs, notamment la conception, la réalisation, la diffusion et le renouvellement des fiches horaires, plan de réseau, affiches arrêts, règlements intérieurs, etc...

L'Opérateur Interne assure et finance la conception, la rédaction, le façonnage et l'impression des documents d'information concernant l'ensemble des lignes et services du réseau YEGO.

L'Opérateur Interne doit soumettre tous les supports de communication à l'Autorité Organisatrice de la mobilité pour validation au minimum 15 jours avant tirage. Sans réponse de l'Autorité Organisatrice de la mobilité, le support est considéré comme validé.

L'Opérateur Interne accompagne et conseille l'Autorité Organisatrice de la mobilité en lui soumettant toute proposition d'action de nature à améliorer le service aux voyageurs et à accroître la fréquentation des services,

- ii. le déploiement d'outils et services dématérialisés permettant de faciliter l'accès aux réseaux de transports : l'information voyageurs avec tous les documents téléchargeables, la mise à disposition de carte billettique, l'achat de titre de transport à distance (e-boutique YEGO), les inscriptions des élèves en ligne (outils d'inscription dédié au transport scolaire), des alertes SMS et mails, des formulaires de contact pour toutes demandes d'informations ou de réclamations des voyageurs, etc... à la fois grâce au site mobimacs.org et grâce à une permanence téléphonique gérée par l'Opérateur Interne pour chaque réseau de transport.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité adhère à la charte d'intermodalité régionale Modalis. L'ensemble des services dématérialisés devront être compatibles ou s'intégrer dans le processus d'harmonisation des outils à l'échelle régionale.

- iii. L'organisation de la distribution et commercialisation du réseau YEGO, qui repose sur l'organisation territoriale suivante :
 - 11 points de vente-dépositaires assurant la vente des billets 10 voyages et relayant les supports d'information du réseau,
 - 4 agences de vente (les 4 bureaux d'information touristique de Labenne, Capbreton, Soustons, Saint-Vincent de Tyrosse) assurant l'information voyageurs, la commercialisation des services YEGO, toutes ventes et rechargements de tous les titres de transport ainsi que la réalisation des cartes nominatives. L'opérateur Interne contractualise directement avec l'OTI (office de tourisme intercommunal) pour la gestion de cette prestation sur le réseau YEGO.
 - 1 agence commerciale de l'Opérateur interne à la gare routière de Dax à proximité de la gare SNCF : l'Opérateur Interne exploite la Gare routière de Dax et gère une agence d'accueil pour l'information, du réseau et la vente des titres de l'ensemble des Autorités Organisatrices de la mobilité de la gare routière.

Les agents accueillent physiquement le public pendant ses amplitudes d'ouverture et assurent également le renseignement téléphonique du numéro dédié YEGO et du numéro dédié au transport scolaire.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité détermine et modifie, en concertation avec l'Opérateur Interne, les logos, marques, modèles et chartes graphiques qui composent l'image du réseau de transport public urbain. Ceux-ci sont la propriété exclusive de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

L'Opérateur Interne a la charge de la mise en œuvre de cette image sur le Réseau. Il doit s'y conformer, dans la présentation de son parc de véhicules, et dans la conception des documents d'information.

Aucun document d'information, quelle qu'en soit la nature, ne peut être présenté au public sans que le logo du Réseau n'y soit apposé de manière apparente.

Dans le cadre du rapport annuel, l'Opérateur Interne établit un bilan des actions commerciales et de communications menées durant l'année.

Article 2.10. Assistance et conseil à l'Autorité Organisatrice de la mobilité

2.10.1 Compte tenu de sa qualité de professionnel du transport public de voyageurs, l'Opérateur Interne est tenu à une obligation générale d'information, d'avis et de conseil vis-à-vis de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

2.10.2 Sans préjudice des autres stipulations du Contrat, cette obligation concerne notamment toute information de nature à permettre à l'Autorité Organisatrice de la mobilité d'exercer sa qualité dans les meilleures conditions, et d'écarter tout risque de nature à mettre en jeu sa responsabilité.

L'Opérateur Interne devra notamment prêter son concours à l'Autorité Organisatrice de la mobilité, dans le cadre des obligations du présent contrat, et l'assister dans ses relations avec les organismes et administrations intervenant dans les secteurs des transports de voyageurs en lui apportant les informations nécessaires.

2.10.3 L'Opérateur Interne conseille l'Autorité Organisatrice de la mobilité et participe à la mise en place des différents dispositifs de la démarche Modalis, initiée par le syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilité.

TITRE 3. MOYENS AFFECTES A L'EXPLOITATION

Article 3.1. Personnel

3.1.1 Généralités

L'Opérateur Interne affecte le personnel qualifié nécessaire à l'exécution du service.

Il est l'employeur de son personnel et en assume toutes les responsabilités (contrats de travail, accords d'entreprises et négociations collectives, formations, embauches, licenciements, avancements, promotions, sanctions). Il fixe les rémunérations du personnel conformément aux usages de la profession et à la convention collective de l'Opérateur Interne.

L'Opérateur Interne est garant du respect des dispositions du présent Contrat par ses salariés et veille à sa bonne tenue et à sa parfaite correction. Il s'engage à prendre toute mesure en cas de manquements ou de faute grave pour éviter le renouvellement des faits signalés.

La sécurité du personnel incombe à l'Opérateur Interne.

L'Opérateur Interne veille à faire appliquer les mêmes dispositions aux entreprises de sous-traitance.

L'ensemble des moyens en personnel affectés au deux réseaux de transport est détaillé en annexes 3.1.1 du contrat.

3.1.2 Formation

Les conducteurs doivent répondre aux conditions réglementaires exigées des personnels de conduite des véhicules de transport en commun (plus de 9 places assises) et présenter toutes garanties de moralité, de sobriété, d'aptitudes relationnelles et psychologiques requises pour le contact avec le public et notamment, le jeune public.

C'est pourquoi l'Opérateur Interne s'engage à procéder à la formation de ses conducteurs, conformément au plan de formation défini chaque année entre l'Opérateur Interne et l'Autorité Organisatrice de la mobilité lors de la présentation de son rapport annuel et des actions menées les années suivantes.

L'Opérateur Interne est plus particulièrement encouragé à dispenser à ses conducteurs des formations spécifiques et régulières concernant :

- la gestion des conflits et du stress ;
- l'accueil et la prise en charge des personnes à mobilité réduite (notamment pour le personnel de conduite et le personnel commercial affectés au transport à la demande)
- l'éco-conduite, la conduite souple et rationnelle ;
- la gestion et la prévention des risques (notamment pour le personnel d'atelier).

En tout état de cause, l'Opérateur Interne est tenu de respecter la réglementation ainsi que les accords conventionnels en matière de formation : Formation Initiale Minimum Obligatoire (FIMO) et Formation Continue Obligatoire (FCO).

Enfin, l'Opérateur Interne devra assurer pour chaque conducteur une formation approfondie sur l'organisation et la consistance des services (itinéraires, horaires, points d'arrêts, titres de transports et conditions d'utilisation...), permettant à ce dernier une exécution et une information adaptées du service auprès des voyageurs.

Le plan de formation de référence du personnel affecté aux deux réseaux de transport est détaillé en annexe 3.1.2 du contrat.

Article 3.2. Sous-traitance

L'Opérateur Interne passe les marchés avec les sous-traitants dans le respect des dispositions du droit interne et communautaire. L'Opérateur Interne doit s'assurer des capacités, techniques et financières, ainsi que des garanties présentées par les sous-traitants, notamment au regard de la législation du travail. Cette sous-traitance doit se conformer (i) aux règles de droit interne et (ii) au Règlement OSP.

L'Opérateur Interne est entièrement responsable, à l'égard de l'Autorité Organisatrice de la mobilité de la bonne exécution des services de transport ou des prestations sous-traitées comme du respect par ses sous-traitants des clauses du présent contrat, susceptibles de leur être appliquées. Il communique la liste des sous-traitants à l'Autorité Organisatrice de la mobilité à chaque changement.

L'Opérateur Interne fait son affaire des paiements liés aux contrats de sous-traitance et des éventuels litiges pouvant en découler.

En cas de défaillance du sous-traitant, l'Opérateur Interne garantit la continuité du service.

L'Opérateur Interne veille à la cohérence du contenu des services sous-traités. La sous-traitance peut être utilisée sur des services réguliers ou ponctuellement en cas d'aléas.

Article 3.3. Principes généraux applicables aux Biens Dédiés au Réseau appartenant à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité

Sous réserve des stipulations du Contrat et, notamment du présent Chapitre, l'Opérateur Interne dispose sur les Biens Dédiés au Réseau appartenant à l'Autorité Organisatrice de la mobilité, en vue de l'application du Contrat, notamment des droits habituellement reconnus à un locataire et prévus par les articles 1709 et suivants du code civil, tels que :

- i. le droit de jouir paisiblement des Biens Dédiés au Réseau ;
- ii. le droit d'assumer la garde des Biens Dédiés au Réseau ;
- iii. le droit de disposer de Biens Dédiés au Réseau entretenus conformément à l'Article 3.5.

Article 3.4. Biens Dédiés au Réseau

Tout bien nouveau dédié au Réseau de l'Autorité Organisatrice de la mobilité devra répondre aux conditions d'accessibilité conformément aux dispositions des articles L. 1112-1 et suivants du code des transports ainsi que des articles D. 1112-1 et suivants du code des transports.

3.4.1 Les moyens en matériel

Les caractéristiques requises pour les véhicules et la liste des véhicules affectés aux 2 Réseaux sont détaillés en annexe 3.4.1 du Contrat. Un état comptable de chaque matériel doit être joint à cette annexe, précisant la date de mise en service de chaque bien, sa valeur brute et sa valeur nette comptable. Les moyens en matériel peuvent être affectés à 100 % au Réseau, d'autres partagés avec d'autres réseaux gérés par l'Opérateur Interne ou même loués. Ces informations doivent figurer dans les annexes.

L'Opérateur Interne s'engage à utiliser sur chaque réseau, les véhicules affectés à l'exploitation de ses services. Le non-respect de cet engagement par la mise en place non justifiée d'un matériel non prévu au Contrat peut conduire à l'application d'une pénalité conformément aux dispositions de l'article 4.6 Pénalités.

La disponibilité des équipements à bord est suivie dans le cadre de la démarche qualité. Cela concerne notamment le bon fonctionnement de l'affichage et les annonces sonores à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.

Enfin, l'absence ou non-conformité des équipements de sécurité réglementaire peut entraîner l'application d'une pénalité à l'encontre de l'Opérateur Interne, selon les dispositions décrites à l'article 4.6 Pénalités.

3.4.2 Les moyens en distribution, vente, validation, contrôle et système billettique

Les caractéristiques requises pour le système de distribution et de vente et la liste des équipements affectés aux 2 réseaux sont détaillés en Annexe 3.4.2 du Contrat. Un état comptable de chaque matériel doit être joint à cette annexe, précisant la date de mise en service de chaque bien, sa valeur brute et sa valeur nette comptable.

En l'absence de contrôle des titres à bord, de mauvaise délivrance de titres par le conducteur, l'Opérateur Interne s'expose à une pénalité par infraction constatée définie à l'article 4.6 Pénalités du Contrat.

3.4.3 Le système d'inscription des scolaires

L'Opérateur Interne a la responsabilité d'organiser les inscriptions pour le transport scolaire opéré par l'Autorité Organisatrice de la mobilité. Pour ce faire, il gère différents outils permettant l'information des familles, l'inscription des élèves et la distribution des cartes de transport : permanence téléphonique, site web dédié...etc.

Les dispositions retenues du système d'inscription des scolaires sont détaillées en Annexe 3.4.3 du Contrat.

3.4.4 Suivi et renouvellement des biens dédiés au réseau

Le renouvellement des Biens Dédiés au Réseau incombe à l'Opérateur Interne qui en assume le financement. L'opérateur interne alerte l'Autorité Organisatrice de la mobilité en cas d'évolution de la réglementation de nature à avoir un impact sur le parc véhicules.

Au fur et à mesure des mouvements de matériel et équipements qui peuvent intervenir en cours de contrat, l'Opérateur Interne doit informer l'Autorité Organisatrice de la mobilité et lui transmettre les annexes concernées, remises à jour.

Un état comptable actualisé au 31 décembre de chaque année devra figurer en annexe du rapport annuel de l'Opérateur Interne. Devront y figurer la date de mise en service de chaque bien, sa valeur brute et sa valeur nette comptable. Certains biens peuvent être affectés à 100 % au Réseau, d'autres partagés avec d'autres réseaux gérés par l'Opérateur Interne ou même loués. Ces informations doivent figurer dans l'inventaire annuel transmis.

L'inventaire est tenu à jour au fur et à mesure des mouvements à y apporter du fait :

- i. de la mise en service, des nouveaux Biens Dédiés au Réseau et notamment des biens prévus au programme prévisionnel d'investissements devant être réalisés par l'Opérateur Interne et qui figure en Annexe 3.6 ;
- ii. des cessions, réformes, déclassements et mises au rebut.

L'Opérateur Interne s'oblige à consulter l'Autorité Organisatrice de la mobilité sur l'affectation de l'indemnisation qu'elle percevrait en réparation d'un sinistre intervenu sur un Bien Dédié au Réseau.

Le sort des Biens Dédiés au Réseau en fin de Contrat est fixé à l'Article 7.2.

Article 3.5. Maintenance des Biens Dédiés au Réseau

3.5.1 Obligations d'entretien / maintenance

L'Opérateur Interne s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet du Contrat et à leur destination, le bon entretien et la maintenance des Biens Dédiés au Réseau.

Les travaux d'entretien et de réparation courante comprennent toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement de ces biens jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance dont l'Opérateur Interne n'est pas responsable rend nécessaire des travaux de renouvellement ou de grosses réparations au sens de l'article 606 du Code civil, ces derniers incombant à l'Autorité Organisatrice de la mobilité pour les biens figurant à l'Annexe 3.4 du Contrat.

Les travaux d'entretien et de réparations courants comprennent en outre les opérations de nettoyage permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations, de leurs abords et des véhicules.

L'Opérateur Interne s'engage à faire procéder aux visites techniques périodiques réglementaires et à prendre en charge l'ensemble des mesures destinées à rendre ou à maintenir les installations et les véhicules conformes à la réglementation en vigueur.

L'Opérateur Interne tient un journal de bord par installation et par véhicule des opérations d'entretien et de réparation réalisées. Ce document est régulièrement mis à jour par l'Opérateur Interne et tenu à la disposition de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

3.5.2 Autres obligations spécifiques

L'Opérateur Interne assurera également, dans le cadre de ses obligations d'entretien et de maintenance, une gestion des stocks de pièces, de composants et de carburant et autre énergie. Cette gestion comportera notamment :

- i. l'organisation des différents magasins et lieux de stockage ;
- ii. la mise en place des logiciels de gestion et d'exploitation.

Article 3.6. Programme prévisionnel d'investissement

3.6.1 Programme d'investissement pour les véhicules

Les Parties conviennent d'établir d'ici le 31 décembre 2022 un programme pluriannuel d'investissement sur le parc des véhicules des deux réseaux de transport, qui figure en Annexe 3.6.1 du contrat.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité souhaite définir plusieurs principes de renouvellement au regard des éléments de cadrage réglementaire :

i. Transport assis

L'article L3111-7 du code des transports indique que dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants. Par conséquent, il convient pour l'opérateur interne d'anticiper la nécessité de places assises au regard du type de fréquentation sur chaque ligne.

En ce sens, il est nécessaire :

- pour le renouvellement des grands véhicules YEGO, d'acquérir des autocars low- entry à la place des bus urbains, offrant plus de capacités assises pour le transport des usagers scolaires ainsi qu'un plus grand confort pour les trajets interurbains, tout en permettant de maintenir un bon niveau d'accessibilité avec un plancher bas intégral de la porte avant à la porte du milieu ;

- consécutivement, de déséquiper progressivement les emplacements vélos à bord des véhicules du réseau YEGO afin de gagner de l'espace pour les voyageurs;
- d'assurer tous les doublages YEGO depuis un établissement scolaire en autocars conformément à la réglementation.

ii. Verdissement du parc véhicules

Il est nécessaire de se conformer à la loi TECV en procédant au verdissement de la flotte de véhicules sur les deux réseaux de transport pour atteindre au 1^{er} janvier 2025 le taux de 100% de véhicules acquis ou utilisés comme véhicules à faibles émissions (VFE).

3.6.2 Programme d'investissement pour la billettique

Les Parties conviennent d'un programme pluriannuel prévisionnel d'investissement sur la billettique mis en œuvre sur les deux réseaux de transport, qui figure en Annexe 3.6.2 du contrat.

Dès le 1^{er} septembre 2022, à la date de démarrage du contrat, il a été convenu :

- de poursuivre avec le système billettique retenu sur le réseau YEGO depuis sa mise en service en 2014 ;
- de retenir le même système billettique sur le transport scolaire et d'équiper l'ensemble des véhicules affectés au transport scolaire ;
- de retenir le support billettique Modalis pour l'ensemble des titres de transports édités sur les deux réseaux de transport. Un voyageur pourra utiliser la même carte de transport pour emprunter indifféremment le réseau YEGO et le transport scolaire ; ainsi que d'autres réseaux de transport en Région Nouvelle Aquitaine ayant adhéré à la démarche d'interopérabilité Modalis (ex : Lignes Couralin sur le Grand Dax, lignes régionales TER, lignes routières régionales, réseau urbain de Bordeaux...).

Article 3.7. Réforme des Biens Dédiés au Réseau

3.7.1. Réforme des Biens Dédiés au Réseau mis à disposition par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité

L'Autorité Organisatrice de la mobilité peut décider de retirer les Biens Dédiés au Réseau mis à disposition de l'Opérateur Interne devenus inutiles à l'exploitation du Réseau ou obsolètes et de procéder à leur aliénation ou à leur destruction. L'Opérateur Interne propose, chaque année, le programme de réforme des Biens Dédiés au Réseau. La liste établie par l'Opérateur Interne comporte notamment les caractéristiques principales des Biens Dédiés au Réseau et une estimation de leur valeur vénale. Pour les Biens Dédiés au Réseau sans valeur, ceux-ci sont estimés, le cas échéant, au prix de la ferraille.

3.7.2. Réforme des Biens Dédiés au Réseau appartenant à l'Opérateur Interne

L'Opérateur Interne notifie, chaque année, le programme de réforme des Biens Dédiés au Réseau. La liste établie par l'Opérateur Interne comporte notamment les caractéristiques principales des Biens Dédiés au Réseau et une estimation de leur valeur vénale. Pour les Biens Dédiés au Réseau sans valeur, ceux-ci sont estimés, le cas échéant, au prix de la ferraille.

Article 3.8 Les autres moyens fournis par l'Opérateur Interne

3.8.1 Les dépôts

Pour le stationnement, l'entretien des véhicules et l'accueil de ses salariés, l'Opérateur Interne utilise les dépôts et établissements listés dans l'annexe 3.8.1 du contrat.

L'Opérateur Interne tient l'Autorité Organisatrice de la mobilité informée de tout changement intervenant dans la politique de délocalisation des dépôts, ayant un impact direct sur les kilométrages de prise de service.

3.8.2 Les outils d'exploitation

3.8.2.1 L'outils Qlikviews

L'Opérateur Interne met à disposition de l'Autorité Organisatrice de la mobilité les accès aux données détaillées remontant du système d'exploitation et billettique, permettant d'extraire de manière détaillée les données de fréquentation par course et par point d'arrêt avec un historique à 4 ans.

3.8.2.2 Système d'Aide à l'exploitation et information voyageurs (SAEIV)

Les fonctionnalités du SAEIV dont dispose l'Opérateur Interne sont :

- L'information à destination des usagers (pilotage des girouettes extérieures et intérieures, pilotage des annonces sonores intérieures et extérieures, information en temps réel)
- Le pilotage interne (outil d'aide à la conduite, maîtrise des aléas d'exploitation et amélioration de la qualité de service)
- Les remontées auprès de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (traitement des réclamations, taux d'occupation des véhicules grâce aux données remontant des cellules de comptage)

Article 3.9 Les moyens fournis par l'Autorité Organisatrice de la mobilité

3.9.1 Les équipements aux arrêts

L'Autorité Organisatrice de la mobilité met à disposition gratuitement de l'Opérateur Interne pour la durée de la convention les équipements d'information aux points d'arrêts du réseau (poteaux simples, bornes scolaires), qui participent à la lisibilité et à l'image du réseau. La liste des poteaux d'arrêts et équipements figure à l'Annexe 3.9.1 du Contrat.

L'Opérateur Interne assure, par ses propres moyens, la mise à jour de l'information du point d'arrêt, notamment pour garantir une lisibilité de l'affichage et de l'information aux voyageurs.

Il signale à l'Autorité Organisatrice de la mobilité, dans le cadre du tableau de bord mensuel s'il a constaté des dégradations de l'équipement au point d'arrêt.

Ces éléments de confort et de propreté des points d'arrêt sont également suivis dans le cadre de la démarche qualité.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité a la responsabilité de la fourniture, de la propreté et de la maintenance des équipements aux arrêts des Réseaux.

Elle s'assure des commandes nécessaires auprès d'un prestataire pour faire réaliser :

- une campagne annuelle de propreté et de maintenance des équipements ;
- et toutes prestations nécessaires dans le cas d'évolution de service des différents Réseaux qui conduisent à une création, suppression, déplacement d'arrêt et d'équipements.

3.9.2 Le site Internet

Le site Internet est celui de l'Autorité Organisatrice de la mobilité, auquel il sera donné un accès à l'Opérateur Interne afin qu'il soit en mesure d'assurer les mises à jour nécessaires de l'information et de gérer l'espace de vente en ligne des titres de transport, tout au long du service, y compris en cas de situations perturbées sur le réseau de transport. L'ensemble des dispositions est décrit en Annexe 2.9.5 du Contrat.

TITRE 4. REGIME FINANCIER, COMPTABLE ET FISCAL

Est exclu du champ de ce titre 4, tout transport occasionnel, privé, évènementiel donnant lieu à l'établissement d'un devis.

Article 4.1. Équilibre économique du Contrat

En contrepartie des missions, qui lui sont confiées par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité en exécution du Titre 2 du Contrat, l'Opérateur Interne perçoit une Rémunération (R) caractérisant l'équilibre économique arrêté entre les Parties à la date de signature du Contrat sur la base de l'Offre de Services prévue à l'Annexe 2.1, des Biens Dédiés au Réseau décrits à l'annexe 3.4 et du plan prévisionnel d'investissements prévu à l'Annexe 3.6.

Les recettes sont perçues par l'Opérateur Interne pour le compte de l'Autorité Organisatrice de la mobilité et lui sont reversées intégralement. Elles ne viennent pas en déduction des charges afférentes aux prestations réalisées.

Le détail et la synthèse des différentes composantes de la Rémunération de l'Opérateur Interne décrites au présent Titre sont présentés en Annexe 4.7 du contrat.

Article 4.2. Tarifs

4.2.1 Le réseau YEGO régulier et de transport à la demande

L'Autorité Organisatrice de la mobilité arrête la politique et la grille tarifaire après consultation de l'Opérateur Interne qui assure en tant que de besoin un rôle de conseil et d'études à l'Autorité Organisatrice de la mobilité. L'Opérateur Interne contribue en étroite collaboration avec l'Autorité Organisatrice de la mobilité à l'analyse des impacts des mesures tarifaires envisagées sur le comportement des voyageurs, sur le trafic de voyageurs et l'évolution des recettes.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité peut décider à tout moment de créer de nouveaux titres de transport, à caractère social en particulier, ou de supprimer des titres de transport.

L'Opérateur Interne a l'obligation de mettre en œuvre les décisions tarifaires de l'Autorité Organisatrice de la mobilité dans les meilleurs délais.

La grille tarifaire applicable à la date de signature du Contrat figure en Annexe 4.2.

4.2.2 Le transport scolaire

L'Autorité Organisatrice de la mobilité arrête dans le cadre du règlement des transports scolaires une participation annuelle des familles au transport scolaire.

La grille applicable à la date de signature du contrat figure dans le règlement des transports scolaires en Annexe 2.8.2.

Article 4.3. Recettes des Réseaux

4.3.1 Définition

i. Pour le réseau régulier et le transport à la demande YEGO

Constituent les « Recettes d'Exploitation du Réseau », les recettes perçues par l'Opérateur Interne directement auprès des voyageurs du Réseau : à bord des véhicules, sur le site internet mobimacs.org via la boutique en ligne, ainsi que les recettes réalisées par les points de ventes et les agences de ventes du réseau YEGO.

Elles sont également constituées par les indemnités forfaitaires (amendes fraude voyageur).

ii. Pour le transport scolaire

Constituent les recettes du réseau, la participation des familles perçues lors de l'inscription des élèves sur la période d'inscription annuelle ou même en cours d'année, via le logiciel d'inscription mis en place par l'Opérateur Interne, où il est possible d'encaisser cette participation pour les élèves non ayants droit.

Le Département des Landes se substitue aux familles des élèves ayants droit pour le paiement de leurs participations familiales et verse directement les sommes dues à l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

4.3.2 Régime des Recettes des Réseaux

L'Opérateur Interne est autorisé à percevoir et à encaisser l'ensemble des recettes des Réseaux au nom et pour le compte de l'Autorité Organisatrice de la mobilité, sur la base des tarifs en vigueur (YEGO et transport scolaire).

L'Opérateur Interne a la responsabilité de gérer l'ensemble des recettes et les remboursements éventuels.

Il tient deux comptabilités des recettes sur chaque réseau :

- sur le réseau YEGO, les recettes perçues des voyageurs par titre de transports et par type de canaux de vente ;
- sur le transport scolaire, la liste des inscrits ayants droits avec leur niveau de QF (quotient familiale déclaratif) relevant d'une compensation financière du Département des Landes à l'Autorité Organisatrice de la mobilité et la liste des non-ayants-droits ouvrant une recette directe à l'Autorité Organisatrice de la mobilité ;

L'Opérateur Interne transmet ainsi mensuellement deux états récapitulatifs des recettes pour chaque Réseau.

A l'appui de cet état de reversement, l'Autorité Organisatrice de la mobilité émet un titre de recettes distinct pour chaque Réseau selon son propre suivi budgétaire.

Article 4.4. Recettes Accessoires

4.4.1 Définition

Constituent des « Recettes Accessoires », l'ensemble des recettes perçues par l'Opérateur Interne dans le cadre de l'exécution du Contrat ne relevant pas de la catégorie des Recettes d'Exploitation du Réseau définies à l'Article 4.4, dont notamment :

- i. les recettes tirées des espaces publicitaires ;
- ii. les indemnités forfaitaires (amendes fraude clientèle), dans les conditions définies par l'article 529-4 du Code de procédure pénale ;
- iii. les indemnités d'assurance et toutes indemnisations ;
- iv. le produit de cession des Biens Dédiés au Réseau non mis à disposition par l'Autorité Organisatrice de la mobilité appartient à l'Opérateur Interne.
- v. le remboursement des frais de formation ;
- vi. les subventions et indemnités attribuées à l'Opérateur Interne par d'autres personnes morales, publiques ou privées que l'Autorité Organisatrice de la mobilité ;
- vii. Les produits financiers.

4.4.2 Régime des Recettes Accessoires

L'Opérateur Interne est propriétaire des Recettes Accessoires. A ce titre, il est seul redevable de la taxe sur la valeur ajoutée grevant lesdites recettes.

Article 4.5. Charges d'Exploitation du Réseau

4.5.1. Généralités

L'Opérateur Interne supporte, au titre des « Charges d'Exploitation du Réseau », l'ensemble des charges correspondant aux missions relatives à l'exploitation du Réseau telles que prévues respectivement au Titre 2.

Le montant de ces charges tient compte de la totalité des coûts d'exploitation, des impôts et taxes liés aux missions visées au paragraphe précédent.

Si une augmentation ou une réduction des Charges d'Exploitation modifiant l'équilibre économique du Contrat intervenait, notamment à la suite de modifications fiscales, légales, sociales ou réglementaires, les Parties conviennent de se rencontrer en application de l'Article 8.1 pour déterminer les modalités de restitution ou de compensation des effets de l'augmentation ou de la réduction des Charges d'Exploitation.

4.5.2. Les détails des charges par activité

Les coûts du transport scolaire comprennent les éléments suivants:

- un coût véhicule : coût moyen forfaitaire par véhicule scolaire établi par l'Opérateur Interne en fonction du type de motorisation (gasoil ou bio gaz) ou par type (véhicule de ligne ou véhicule scolaire) qui comprend l'amortissement du plan de renouvellement du parc scolaire ou la location du véhicule, les girouettes et le système de SAEIV, l'assurance du véhicule, les frais financiers d'acquisition, la quote-part de véhicule de réserve associé ; coût pouvant être également proratisé avec d'autres Autorité Organisatrice de la Mobilité dans le cadre des activités de transport réalisées par l'Opérateur interne ;
- un coût de conduite : coût du temps de conduite et des temps annexes nécessaires à la réalisation des services par les conducteurs ;
- un coût de roulage : coût kilométrique de chaque type de véhicule (carburant, pneus, lubrifiant, entretien, passage aux mines ...) multiplié par le nombre de kilomètres parcourus ;
- des frais de structures liés à l'activité de Transport scolaire (études, graphiage, planification, gestion des feuilles de route ; coût des structures des centres, suivi des conducteurs, communication, information voyageurs ...) ; Coûts étant mutualisés avec les réseaux gérés par l'Opérateur Interne.
- les frais spécifiques d'achat du logiciel d'inscription ;
- les frais de gestion et d'administration de cette activité : permanence téléphonique dédiée, personnel dédiée aux inscriptions scolaires et à son suivi (gestion encaissement, information, réclamations...etc.);
- le coût du système de billettique embarqué dans les véhicules scolaires : coût d'amortissement de l'investissement en matériel et frais d'achat de cartes.

Les coûts des services YEGO (régulier et de transport à la demande) comprennent les éléments suivants (liste non exhaustive) :

- un coût véhicule selon le parc retenu (bus et/ou cars) : coût d'amortissement du matériel ou location du matériel, frais d'assurance, frais financiers d'acquisition, équipement du SAEIV et des cellules de comptages ;
- un coût de conduite : coût du temps de conduite et des temps annexes nécessaires à la réalisation des services par les conducteurs ;
- un coût de roulage : coût kilométrique de chaque type de véhicule (carburant, pneus, lubrifiant, entretien, passage aux mines ...) multiplié par le nombre de kilomètres parcourus ;

- le coût du système billettique : coût d'amortissement du logiciel et aux mises à jours éventuelles, coût d'amortissement du matériel embarqué, des équipements d'agences de vente, coût des consommables et frais liés aux encaissements des recettes pour le compte de l'Autorité Organisatrice de la mobilité, coûts de back office pouvant être mutualisés avec les autres réseaux gérés par l'Opérateur Interne.
- un forfait communication/ information voyageurs : coût de réalisation, impression des fiches horaires, de l'information aux poteaux d'arrêt ;
- des frais de structures liés à l'activité de Transport régulier et de transport à la demande : chef de secteur, renfort terrain, permanence téléphonique, service études, fonctions supports, coûts de structure des centres, infrastructures informatiques et système d'information, impôts et taxes...etc. Coûts étant mutualisés avec les réseaux gérés par l'Opérateur Interne.

Article 4.6. Pénalités

4.6.1 Sauf cas de force majeure, en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution des obligations mises à sa charge par le présent Contrat, l'Opérateur Interne pourra se voir infliger des pénalités, sans préjudice, le cas échéant, de dommages et intérêts dus à des tiers. Ces pénalités s'entendent en plus des éventuelles condamnations prononcées par les tribunaux compétents.

Intitulé	Montant / Pénalité P (1P = 200 € HT) et par non-conformité constatée
Non-respect des itinéraires ou des arrêts prévus sur les réseaux YEGO hiver et YEGO Plages	1P/constat
Non-respect des itinéraires ou des arrêts sur le transport scolaire	2 P/constat
Non-exécution de service ou de défaut de mise en œuvre d'un plan de transport adapté	2P/constat
Avance de plus de 5 minutes à un point d'arrêt	2P
Retard de plus de 10 minutes à un point d'arrêt	1P
Non signalement de voyageurs sans titre, défaut de validation des supports billettiques	1 P/constat
Absence ou non-conformité des équipement de sécurité réglementaire à bord des véhicules énoncées dans l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié	5P/constat
Absence n° et/ou destination de la ligne (girouette ou pancartage)	1 P par jour constaté
Non affichage des informations horaires dans le véhicule	1 P par jour constaté

Non disponibilité dans le véhicule de la fiche technique du service	1 P par jour constaté
Non-respect du véhicule affecté au réseau et non –respect de la livrée du réseau	3P/jour constaté
Non-conformité du véhicule (âge, équipements obligatoires)	25 P à la première infraction 50 P à la deuxième infraction
Mise en circulation d'un véhicule non déclaré	5P par jour constaté
Défaut d'information de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur tout dysfonctionnement ou modification des services par l'opérateur interne sans information préalable	1P
Comportement discourtois ou irrespectueux du conducteur, ou tenue inadaptée sur le réseau YEGO	1P/constat
Comportement discourtois ou irrespectueux du conducteur, ou tenue inadaptée sur un service scolaire SAPTS	2P/constat
Conduite en état d'ivresse ou prise de stupéfiant, contournement du dispositif EAD	5 P/constat
Non délivrance ou mauvaise délivrance de titre de transport de transport par le conducteur ou défaut de contrôle du titre de transport	2 P/constat

4.6.2 La constatation des faits entraînant les sanctions financières ci-dessus est effectuée à la diligence de l'Autorité Organisatrice de la mobilité qui utilise à cet effet des agents assermentés ou mandatés par elle.

4.6.3 Ces constats sont notifiés tous les mois par l'Autorité Organisatrice de la mobilité à l'Opérateur Interne. Les pénalités susvisées, peuvent faire l'objet d'une contestation dans le délai d'un (1) mois à compter de leur notification à l'Opérateur Interne. Passé ce délai, la pénalité est réputée acceptée par l'Opérateur Interne et donne lieu à refaction comme prévu ci-dessous.

4.6.4 Les pénalités appliquées font l'objet d'une refaction automatique sur le montant de l'acompte mensuel de la Rémunération (R) de l'Opérateur Interne.

Article 4.7. Rémunération de l'Opérateur Interne

La rémunération de l'Opérateur Interne est une rémunération prévisionnelle annuelle qui comprend l'ensemble des charges prévisionnelles calculées par l'Opérateur Interne pour la réalisation des prestations de transport, tenant compte

- des coûts d'investissements et des coûts de fonctionnement sur la base de l'Offre de Services prévue à l'Annexe 2.1, des Biens Dédiés au Réseau décrits à l'annexe 3.4 et du plan prévisionnel d'investissements prévu à l'Annexe 3.6 ;

- des impôts le cas échéant ;
- et d'un pourcentage de marge et aléas de 2.5% pour le YEGO et 2,5% sur le transport scolaire.

L'Opérateur Interne perçoit une rémunération différenciée pour son activité de transport scolaire et pour son activité YEGO de services réguliers et de transport à la demande. Elle est calculée en HT et en TTC.

À la date de signature du Contrat, le montant de la Rémunération d'Exploitation (R) est fixé à

- pour le réseau YEGO hiver (régulier et transport à la demande) : 1 311 808 euros HT pour une année complète d'exploitation sur 10 mois ;
- pour le réseau YEGO plage : 583 849 euros HT sur 2 mois d'exploitation (52 jours, été 2022) ;
- pour le transport scolaire : 1 451 705 euros HT sur 36 semaines de période scolaire.

Une synthèse financière est présentée en Annexe 4.7.

La rémunération annuelle est actualisée chaque année en application de l'indexation des coûts de l'activité transport (article 4.9).

La rémunération annuelle varie en cours d'année en fonction :

- des bonus et malus définis dans le cadre de la démarche qualité (article 2.6) ;
- des éventuelles pénalités appliquées (article 4.6) ;
- des kilomètres non réalisés lors de la non-exécution des missions (article 2.5.2) ;
- et de certaines charges reprises au réel des prestations effectuées, notamment coût du transport scolaire selon le calendrier réel de circulation des cars scolaires, charges de gestion et d'administration pour le transport scolaire, forfait information voyageurs (Cf. annexe 4.7)

Article 4.8. Indexations

Le prix est réputé établi sur la base des conditions économiques à la date de signature du Contrat par les Parties.

4.8.1 Modalités de révision des prix unitaires du Transport Scolaire :

La révision est effectuée par application aux prix unitaires (€ HT) de la formule suivante :

Prix Km : Prix kilométrique en charge et haut le pied

$\text{Prix Km}_n = \text{Prix Km}_{n-1} \times (0,51\text{Gn}/\text{Gn}-1 + 0,49\text{RVn}/\text{RVn}-1)$

Prix TTE : Prix de l'heure de conduite et des temps annexes :

$\text{Prix TTE}_n = \text{Prix TTE}_{n-1} \times (140\text{Vn}/140\text{Vn}-1)$

Prix V : Prix annuel d'un véhicule

Prix Vn = Prix Vn-1 x (VHn/VHn-1)

4.8.2 Modalités de révision de l'offre de prix du Réseau régulier et à la demande YEGO et YEGO plage

Prix n = Prix po x [0,51 x (140Vn/140Vo) + 0,11 x (Gn/Go) + 0,16 x (VHn/VHo) + 0,11 x RVn/RVo) + 0,11 x (FSD3n/FSD3o)]

Avec :

Prix n	Prix révisé
Prix n-1	Prix en cours
Prix po	Prix à date de signature du contrat
G	Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels des prix à la consommation pour le gazole connus à la date de révision : indice INSEE retenu n°001764283
Go	Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels des prix à la consommation pour le gazole connus à la date de signature du contrat : indice INSEE retenu n°001764283
RV	Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels des prix à la consommation pour l'entretien et la réparation des véhicules personnel connus à la date de révision : indice INSEE retenu n°001763661
RVo	Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels des prix à la consommation pour l'entretien et la réparation des véhicules personnel connus à la date de signature du contrat : indice INSEE retenu n°001763661
VH	Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels des prix des Autocars et Autobus connus à la date de révision : indice INSEE retenu n°010535349
VHo	Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels des prix des Autocars et Autobus connus à la date de signature du contrat : indice INSEE retenu n°010535349
140V	Valeur du coefficient 140V connu au 1er juillet de l'année n issu du barème des rémunérations des personnels ouvriers des entreprises de transport routier de voyageurs – Convention collective nationale
140Vo	Valeur du coefficient 140V connu à la date de signature du contrat issu du barème des rémunérations des personnels ouvriers des entreprises de transport routier de voyageurs – Convention collective nationale
FSD3	Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels des Frais et Service divers n°3 connus à la date de révision
FSD3o	Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels des Frais et Service divers n°3 connus à la date de signature du contrat

Périodicité de la révision :

Cette révision a lieu une première fois : le 1^{er} septembre 2022 avec les derniers indices connus au 31 juillet.

Pour les années suivantes, la révision aura lieu le 1^{er} juillet de chaque année d'exécution du marché, avec les derniers indices connus au 31 mars.

L'opérateur interne transmet courant avril les nouveaux taux applicables à l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

En cas de mise en place au cours de marché de véhicules présentant une motorisation alternative, les parties conviennent qu'un accord interviendra sur l'indice à substituer à l'indice G et à l'ajustement éventuel des formules définies ci-avant.

La formule ci-dessus et ses paramètres peuvent être modifiés par avenant dans les cas suivants :

- i. Si leur application est rendue impossible par suite de la disparition d'un ou plusieurs indices pris en compte ou de modifications apportées à leur mode de calcul. Dans ce cas, les parties se mettraient d'accord sur le choix d'autres références et/ou sur une formule de raccordement ;
- ii. Si des obligations nouvelles légales ou réglementaires sont imposées de droit commun aux entreprises de transport et entraînent une modification substantielle des conditions économiques d'exécution des missions confiées à l'opérateur Interne, alors que la formule d'indexation en vigueur n'en reflète pas l'incidence, sans cependant que cette disposition ne préjuge aucunement de la répartition des charges supplémentaires entre les parties ;
- iii. Si des allègements légaux ou réglementaires de droit commun sont décidés en faveur des entreprises de transport et entraînent une modification substantielle des conditions économiques d'exécution des missions confiées à l'Opérateur Interne, alors que la formule d'indexation en vigueur n'en reflète pas l'incidence.

Article 4.9. Modalités de règlement

4.9.1 Lignes scolaires

Décomptes mensuels :

Sur la base des bordereaux des prix journaliers par lot, est calculé un bon de commande annuel pour le transport scolaire de l'année tenant compte du nombre de jours calendaires de l'année scolaire en cours.

Les prestations font l'objet de paiement d'acomptes mensuels à raison d'1/10^{ème} du montant hors taxes du bon de commande annuel.

Ces paiements s'échelonnent de septembre à mai, soit les 9/10^{ème} du montant du bon de commande initial annuel, sur la base d'une demande de paiement de l'Opérateur Interne, accompagnée d'un état récapitulatif des prestations exécutées sur le mois écoulé (jours effectifs de fonctionnement, services partiels, intempéries, grèves, congés scolaires exceptionnels, pénalités, etc.)

Lorsqu'un avenant au contrat est pris et qu'il impacte financièrement le coût des prestations, le montant des acomptes mensuels est alors modifié au prorata des mois restants.

La remise d'une demande de paiement intervient au début de chaque mois (entre le 1er et le 5 du mois).

Décompte final et règlement du solde au réel en fin d'année scolaire :

A l'issue des 10^{ème} et 11^{ème} mois (juin et juillet, jusqu'au dernier jour de l'année scolaire), l'Opérateur Interne établit un décompte général de l'année scolaire écoulé sur la base

- du bon de commande initial,
- des bons de commandes modificatifs le cas échéant
- et en fonction des jours réellement circulés, reprenant les états récapitulatifs mensuels des prestations réelles exécutées

et le notifie à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Pour le règlement du solde, l'Opérateur Interne fournit une demande de paiement à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité correspondant au montant du décompte général établi ci-dessus.

En cas de solde négatif, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité émettra un titre de recettes à l'encontre de l'Opérateur Interne.

4.9.2 Transport régulier YEGO hiver

Le règlement des sommes dues à l'Opérateur Interne est effectué sur la base de la rémunération globale fixée sur les 10 mois de circulation du réseau YEGO hiver

Décomptes mensuels :

Les prestations font l'objet de paiement de 10 factures mensuelles à raison d'1/10^{ème} du montant HT du dernier avenant voté.

Ces paiements s'échelonnent de septembre à juin, sur la base d'une demande de paiement de l'Opérateur Interne.

Lorsqu'un avenant au contrat est pris et qu'il impacte financièrement le coût des prestations, le montant des factures mensuelles est alors modifié au prorata des mois restants.

La remise d'une demande de paiement intervient au début de chaque mois (entre le 1 et le 5 du mois) pour les prestations effectuées le mois précédent. L'Opérateur Interne notifie à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité une demande de paiement mensuelle établissant le

montant total, arrêté à la fin du mois précédent, des sommes auxquelles il peut prétendre du fait de l'exécution du contrat depuis le début de celui-ci.

Le cas échéant, en cas d'inexécution du service, les sommes dues à des jours non roulés seront déduits de l'acompte du mois correspondant. Le montant mensuel retenu correspondant à 1/10 de l'avenant en fonction du nombre de jour de fonctionnement.

Régularisation annuelle du Transport à la demande :

Chaque année, le transport à la demande est inclus dans le chiffrage annuel YEGO Hiver, sur une base prévisionnelle d'un taux de déclenchement validée lors du chiffrage annuel pour la rentrée de septembre.

Une régularisation annuelle du transport à la demande est calculée sur l'acompte de septembre sur la base des kilomètres réels et des heures de conduites payées.

4.9.3 Transport régulier YEGO plages

Le règlement des sommes dues à l'Opérateur Interne est effectué sur la base de la rémunération globale fixée sur les 2 mois de circulation du réseau YEGO plages.

Décomptes mensuels :

Les prestations font l'objet de paiement de 2 factures mensuelles à raison d'1/2^{ème} du montant HT du dernier avenant voté.

Ces paiements s'échelonnent de juillet à aout, sur la base d'une demande de paiement de l'Opérateur Interne.

Lorsqu'un avenant au contrat est pris et qu'il impacte financièrement le coût des prestations, le montant des factures mensuelles est alors modifié au prorata des mois restants.

La remise d'une demande de paiement intervient au début de chaque mois (entre le 1 et le 5 du mois) pour les prestations effectuées le mois précédent. L'Opérateur Interne notifie à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité une demande de paiement mensuelle établissant le montant total, arrêté à la fin du mois précédent, des sommes auxquelles il peut prétendre du fait de l'exécution du contrat depuis le début de celui-ci.

Le cas échéant, en cas d'inexécution du contrat, les sommes dues à des jours non roulés seront déduits de l'acompte du mois correspondant. Le montant mensuel retenu correspondant à 1/2 de l'avenant en fonction du nombre de jour de fonctionnement validé entre les parties.

4.9.4 Modalités générales

Les demandes de paiement devront être déposées sur CHORUS et portant les indications suivantes :

- La nature de la prestation exécutée: YEGO (régulier) YEGO (TAD), YEGO Plage, transport Scolaire ;
- le nom ou la raison sociale du créancier ;
- le cas échéant, la référence d'inscription au répertoire du commerce ou des métiers ;
- le cas échéant, le numéro de SIREN ou de SIRET ;
- le numéro du compte bancaire ou postal ;
- le numéro du contrat
- la date d'exécution des prestations ;
- la désignation de l'organisme débiteur ;
- le montant des prestations admises, établi conformément aux stipulations du contrat, hors TVA
- les montants et taux de TVA légalement applicables ou le cas échéant le bénéfice d'une exonération ;
- le montant total TTC des prestations exécutées ;
- la date de facturation.
- le cas échéant, les retenues autres que la retenue de garantie, établies conformément aux stipulations du contrat.

Article 4.10. Obligations comptables

4.10.1 Comptabilité générale

L'Opérateur Interne doit tenir une comptabilité générale conforme au plan comptable applicable.

L'exercice normal de gestion commence le 1^{er} janvier et se termine le 31 décembre de chaque année.

4.10.2 Comptabilité analytique

L'Opérateur Interne doit tenir une comptabilité analytique ou mettre à disposition tous documents, permettant notamment :

- i. De distinguer les éventuelles activités qu'il exercerait en complément de celles qui font l'objet du Contrat ;
- ii. D'apprécier la ventilation des produits et des charges de l'exploitation entre les différentes lignes de transport exploitées au titre du Contrat sur les différents réseaux de transport;

- iii. De renseigner les indicateurs cités dans la grille de décomposition des coûts jointe en Annexe 4.7 ;
- iv. De fournir toutes les informations nécessaires à l'optimisation de la gestion de l'Offre de Services.

L'Opérateur Interne doit préciser les modalités d'affectation des produits et des charges (affectation directe, répartition, clefs de répartition) et expliciter les conditions du passage entre la comptabilité générale et la comptabilité analytique.

La comptabilité générale et la comptabilité analytique sont transmises annuellement à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité, dans le cadre du compte financier annuel mentionné ci-dessous.

Article 4.11. Obligations fiscales

4.11.1 L'Opérateur Interne doit effectuer toutes opérations auprès de l'administration compétente et notamment :

- i. Établir et signer les déclarations de taxe sur la valeur ajoutée relatives à ses propres opérations étant rappelé que l'AOM est seule responsable du reversement de la TVA grevant les ventes de titres de transport ;
- ii. Régler le montant de contribution économique territoriale ;
- iii. Payer les autres impôts et taxes dus au titre de l'exploitation des missions du Contrat ;
- iv. Introduire toute demande ou réclamation relative aux opérations mentionnées ci-dessus auprès de l'administration compétente. A ce titre, l'Opérateur Interne s'engage à mettre en œuvre les dispositions prévues pour le plafonnement de la cotisation due par l'entreprise sur la base de la valeur ajoutée produite, dans les conditions définies par l'article 1647 B *sexies* du Code général des impôts (CGI).

4.11.2 Les conséquences financières d'éventuels redressements fiscaux seront à la charge de l'Opérateur Interne.

TITRE 5. RESPONSABILITES, ASSURANCES, CAUSES EXONERATOIRES & FORCE MAJEURE

Article 5.1. Responsabilités

5.1.1 L'Opérateur Interne est responsable de la gestion financière de l'ensemble des missions prévues au Contrat, notamment, vis à vis de ses éventuels bailleurs de fonds, des fournisseurs d'équipements et matériels ainsi que de son personnel.

Il est en outre responsable de la bonne exécution de l'ensemble des missions qui lui sont confiées, notamment en ce qui concerne la continuité du service.

L'Opérateur Interne doit faire son affaire de tous les risques et litiges pouvant résulter de son activité vis-à-vis, notamment des voyageurs.

5.1.2 Les Parties n'encourent aucune responsabilité l'une vis-à-vis de l'autre pour ne pas avoir exécuté ou pour avoir exécuté avec retard une de leurs obligations, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements présentant les caractéristiques de la Cause Exonératoire définie à l'article 5.4 du Contrat.

Lorsque l'Opérateur Interne invoque la survenance d'un cas de Cause Exonératoire, il le notifie sans délai à l'Autorité Organisatrice de la mobilité. La notification précise la nature de l'événement de Cause Exonératoire, la date de sa survenance, ses conséquences notamment financières sur l'exécution du contrat, les mesures pour atténuer les effets de l'événement. L'Autorité Organisatrice de la mobilité notifie au plus tard dans un délai de quinze (15) jours à l'Opérateur Interne sa décision quant à l'existence de l'événement de Cause Exonératoire et le cas échéant les mesures proposées.

Lorsque l'Autorité Organisatrice de la mobilité invoque la survenance d'un cas de Cause Exonératoire, celle-ci doit recueillir les observations de l'Opérateur Interne quant aux conséquences de cet événement sur l'exécution du Contrat et aux mesures à prendre pour en atténuer les effets. L'Opérateur Interne lui communique ses observations au plus tard dans un délai de quinze (15) jours. A l'issue de ce délai, l'Autorité Organisatrice de la mobilité notifie à l'Opérateur Interne sa décision quant aux effets de l'événement de Cause Exonératoire.

En cas de survenance d'un événement de Cause Exonératoire, chaque Partie a l'obligation de prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses propres obligations.

La Partie qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement de Cause Exonératoire n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqué si cette action ou cette omission n'avait pas eu lieu.

En dehors de la survenance d'un événement de Cause Exonératoire, aucune partie n'est déliée de ses obligations au titre du Contrat à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance d'événements qui échappent à son contrôle.

En cas d'événement de Cause Exonératoire, le présent Contrat peut être résilié dans les conditions prévues à l'Article 7.3.

Article 5.2. Assurances

5.2.1 Étendue de la responsabilité

Dès la prise en charge des installations, l'Opérateur Interne est responsable du bon fonctionnement du service ainsi que des dommages corporels, matériels et immatériels qui pourraient en résulter pour l'Autorité Organisatrice de la mobilité, ses agents ou préposés, les usagers du service ou les tiers.

Tous les équipements et installations du service sont exploités par l'Opérateur Interne conformément aux dispositions réglementaires en vigueur et dans le souci de garantir :

- i. la conservation du patrimoine de l'Autorité Organisatrice de la mobilité ;
- ii. les droits des tiers ;
- iii. la préservation de l'environnement.

L'Opérateur Interne est tenu de réparer les dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement causés par l'exploitation du service et des installations dont il a la charge conformément au présent contrat. Il garantit l'Autorité Organisatrice de la mobilité contre tout recours des voyageurs, de ses agents ou préposés ou des tiers.

La responsabilité de l'Opérateur Interne s'étend notamment :

- i. aux dommages causés par les agents ou préposés de l'Opérateur Interne dans l'exercice de leurs fonctions ;
- ii. aux dommages causés aux voyageurs ou aux tiers du fait d'un accident ou d'une fausse manœuvre quelles qu'en soient les causes ;
- iii. aux dommages aux biens de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité mis à disposition de l'Opérateur Interne causés par l'incendie, le dégât des eaux, l'explosion, la foudre, les attentats, les accidents causés par des tiers, les actes de vandalisme et les catastrophes naturelles au sens de la législation en vigueur.

5.2.2 Obligation d'assurance

L'Opérateur Interne et ses sous-traitants doivent justifier d'une assurance « responsabilité civile » et assurance illimitée de type « risque des tiers et voyageurs transportés ».

Ils doivent en particulier être assurés conformément à la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation (Loi Badinter).

Au titre du ou des contrat(s) d'assurance de responsabilité civile qu'il a souscrit(s) pour se couvrir, et ce à hauteur de la totalité des montants de garantie dont il dispose, l'Opérateur Interne s'engage à obtenir de son ou ses assureur(s) que l'Autorité Organisatrice de la mobilité soit considérée comme assurée additionnelle. Le ou les assureur(s) de l'Opérateur Interne garantisse(nt) ainsi toute responsabilité personnelle de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Au titre des dommages aux biens, l'Opérateur Interne est tenu d'assurer les biens mis à disposition par l'Autorité Organisatrice de la mobilité contre les risques définis à l'Article 5.2.1 Étendue de la responsabilité.

Dans un délai de quinze (15) jours à compter de la notification du Contrat et avant tout commencement d'exécution, l'Opérateur Interne devra produire pour lui et pour ses sous-traitants une copie de l'attestation d'assurance et justifier qu'il est à jour du paiement de ses cotisations.

Par la suite, il devra fournir les attestations à jour sur simple demande de la part de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Les attestations d'assurance font apparaître les mentions suivantes :

- i. le nom de la compagnie d'assurance ;
- ii. les activités garanties ;
- iii. les risques garantis ;
- iv. les montants de chaque garantie ;
- v. les principales exclusions, les franchises et les plafonds de garantie ;
- vi. la période de validité ;
- vii. le règlement des primes dues pour la période de garantie considérée.

La présentation de ces attestations d'assurance ne modifie en rien l'étendue des responsabilités assumées par l'Opérateur Interne. La non-production de ces attestations n'exonère pas l'Opérateur Interne de ses obligations d'assurance.

Les stipulations du présent Article valent pour les éventuels sous-traitants de l'Opérateur Interne.

En cas d'atteinte aux Biens Dédiés au Réseau, l'indemnité versée doit être affectée, sauf accord contraire des Parties, aux frais de remise en état.

Article 5.3. Gestion des sinistres et accidents

En cas d'accident grave de type corporel ayant occasionné des dommages matériels importants ou d'incident sur le réseau (manifestation ou agressions par exemple), l'Opérateur Interne doit avertir, sans délai, l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

L'Opérateur Interne est tenu d'adresser à l'Autorité Organisatrice de la mobilité, dans un délai maximum de 48 heures suivant les faits, le compte-rendu écrit d'accident ou d'incident de transport, relatant notamment :

- i. les circonstances de l'accident ou de l'incident ;
- ii. en cas d'accident, un schéma retraçant les circonstances de l'accident ;
- iii. le bilan de l'accident ou de l'incident ;
- iv. les conséquences de l'accident ou de l'incident ;
- v. la façon dont l'accident ou l'incident a été géré ;
- vi. les enseignements à en tirer pour son organisation propre et/ou pour l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Par ailleurs, l'Opérateur Interne devra tenir à jour une main-courante relatant la chronologie des incidents et pouvant être consultée à tout moment sur simple demande par l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Article 5.4. Clauses Exonératoires

5.4.1 Définitions

5.4.1.1 Est considéré comme une Clause Exonératoire au sens du Contrat, tout fait ou circonstance constitutif :

- i. d'un cas de force majeure, tel que défini à l'Article 5.4.1.2 ;
- ii. ou d'une cause légitime, telle que définie à l'Article 5.4.1.3.

5.4.1.2 Est considéré comme un cas de « force majeure » au sens du Contrat, tout fait ou circonstance répondant aux conditions retenues par le juge administratif en matière de contrats administratifs.

5.4.1.3 Sont considérées comme une « cause légitime » au sens du Contrat, les causes non imputables à l'Opérateur Interne résultant :

- i. des journées de grève nationale propre au secteur du transport public ou dans le cadre d'un mouvement touchant un ou plusieurs fournisseurs de l'Opérateur Interne ;

- ii. de mauvais fonctionnement ou de l'arrêt de distribution des services dus par les concessionnaires de service public ;
- iii. de la pénurie de carburant (ou autre énergie) ou de matières premières nécessaires à l'exploitation du Réseau ;
- iv. des injonctions administratives ou judiciaires non imputables à l'Opérateur Interne ayant pour conséquence ou pour effet de suspendre ou arrêter la totalité de son activité ;
- v. du fait de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

5.4.2 Charge de la preuve

La charge de la preuve de l'existence et de l'effet de la Cause Exonératoire incombe à la Partie qui s'en prévaut.

5.4.3 Effets

5.4.3.1 En cas de survenance d'une Cause Exonératoire, les Parties s'engagent chacune pour ce qui la concerne, à déployer les efforts propres à en minimiser les conséquences ou à restaurer dans les plus brefs délais les conditions normales de l'exécution du Contrat. Les Parties conviennent en outre de mettre en œuvre sans délai la clause de rencontre de l'Article 8.1.

5.4.3.2 L'Autorité Organisatrice de la mobilité prendra en charge les surcoûts des Causes Exonératoires visées ci-dessus. L'Opérateur Interne est libéré de son obligation d'exécution et ne sera pas alors sanctionné pour inexécution, ni ne pourra se voir appliquer des pénalités de retard.

5.4.3.3 Au-delà de trois (3) mois d'interruption de l'exécution des obligations contractuelles pour Cause Exonératoire, est ouvert un droit à résiliation par l'une ou l'autre des Parties. Ce droit s'exerce conformément aux règles de droit applicables à l'Autorité Organisatrice de la mobilité et à l'Opérateur Interne.

5.4.4 Fin de la Cause Exonératoire

Lorsque les effets de la Cause Exonératoire prennent fin, l'obligation d'exécuter le Contrat s'impose à nouveau aux Parties. Les différents délais contractuels éventuellement applicables sont alors prorogés d'un délai correspondant à la période de suspension susvisée.

Article 5.5.Application du règlement général de protection des données (RGPD)

Les parties s'engagent à respecter le règlement général sur la protection des données issues de l'exploitation des deux réseaux de transport :

- les données concernant les voyageurs du réseau YEGO (services réguliers et transports à la demande) et du transport scolaire ;
- les données lors des inscriptions dans l'outils d'inscription au transport scolaire.

Le règlement est joint en annexe 5.5 au contrat.

TITRE 6. PILOTAGE DU CONTRAT

Article 6.1. Rapports d'activité

6.1.1 Rapport annuel

Chaque année, au plus tard le 31 mai, l'Opérateur Interne fournit à l'Autorité Organisatrice de la mobilité son rapport d'activité selon les modalités décrites en annexe 6.1.1. Ce rapport sera présenté courant juin à la Commission consultative des délégations de services publics (CCSPL) de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

6.1.2 Tableau de bord mensuel

L'Opérateur Interne fournit à l'Autorité Organisatrice de la mobilité un compte rendu mensuel d'activité. Ce document permet de lire, en une page par un réseau, les informations suivantes :

- Réseau YEGO régulier
 - La fréquentation mensuelle (nombre de voyages) de chaque ligne - en distinguant la fréquentation des élèves de moins de 18 ans (scolaires gratuits et abonnement jeune payant), comparativement au mois de l'année précédente ;
 - La recette commerciale mensuelle (m+2) par titre vendu et par canal de vente ;
 - Le taux de ponctualité de chaque ligne avec les commentaires de l'Opérateur Interne sur les résultats ;
 - Récapitulatif incidents-perturbations-doublage du mois (durée, adaptations de l'offre le cas échéant et plan d'information voyageurs) ;
 - Bilan réclamations voyageurs ;
 - Bilan des indicateurs de la démarche qualité.
- Réseau YEGO –transport à la demande
 - Nombre de réservations / Jour/ ligne ;
 - Nombre de trajets effectués / Jour / ligne, horaires déclenchés ;
 - Les principales origines-destinations réalisées ;
 - La recette commerciale mensuelle (m+2) par titre vendu et par canal de vente
 - Récapitulatif incidents-perturbations-doublage du mois (durée, adaptations de l'offre le cas échéant et plan d'information voyageurs) ;
 - Bilan réclamations voyageurs ;
 - Bilan des indicateurs de la démarche qualité.
- Transport scolaire :
 - Le nombre de scolaires inscrits ;

- La part de scolaires transportés (validations quotidiennes moyennes),
- Le taux de ponctualité ;
- Bilan des indicateurs de la démarche qualité.

L'Opérateur Interne peut apporter ses propositions et commentaires sur l'exploitation sur le tableau de bord mensuel.

Il s'engage à fournir le compte rendu mensuel à l'Autorité Organisatrice de la mobilité, au plus tard au 15 du mois M+2.

- Réseau YEGO plages : bilan 2 mois d'été / transmis en octobre

En cours d'été, transmission des données par semaine par ligne,

Après l'été, analyse par ligne des comptages automatiques des cellules de comptages à bord :

- Fréquentation globale/ mois / semaine
- Fréquentation par ligne
- Détails par ligne : modifications d'offre, les moyens humains et véhicules, taux de ponctualité, perturbations sur la ligne, nombre de pannes, graphique de fréquentation sur plusieurs années, fréquentation par semaine, par type de jour, tops arrêts et horaires-arrêt, top horaires-arrêts par sens, charge maximale et moyenne sur la journée, les réclamations et les retours de l'opérateur interne sur l'exploitation.

6.1.3 Publication par l'Autorité Organisatrice de la mobilité du rapport sur les Obligations de Service Public du Contrat

L'Autorité Organisatrice de la mobilité rend public, une fois par an, un rapport global sur les Obligations de Service Public relevant de sa compétence, sur le choix de l'Opérateur Interne en qualité d'opérateur ainsi que les droits exclusifs qui lui ont été octroyés en contrepartie.

Ce rapport permet le contrôle et l'évaluation de l'efficacité, de la qualité et du financement du réseau de transport public et donne, le cas échéant, des informations sur la nature et l'ampleur de tous les droits exclusifs accordés.

Ce rapport, préparé par l'Opérateur Interne, pour le compte de l'Autorité Organisatrice de la mobilité, est établi conformément au Règlement européen OSP.

Article 6.2. Contrôles de l'Autorité Organisatrice de la mobilité

6.2.1 Dispositions générales

L'Autorité Organisatrice de la mobilité dispose d'un droit de contrôle permanent sur l'exécution technique et financière des missions confiées à l'Opérateur Interne ainsi que sur la qualité du service rendu aux usagers.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité dispose notamment en permanence d'un libre accès à l'intégralité des données relatives à la mise en œuvre du Contrat. Elle peut contrôler à tout moment l'Offre de Services effectivement réalisée.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité organise librement et à ses frais, le contrôle des conditions d'exécution du Contrat. Elle peut en confier l'exécution soit à ses propres agents, soit à des tiers. L'Autorité Organisatrice de la Mobilité veille à la qualification et à la déontologie des personnes chargées du contrôle et demeure responsable vis à vis de l'Opérateur Interne des agissements des personnes qu'elle mandate.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité veille à ce que l'exécution de ses opérations de contrôle ne gêne pas l'exploitation et s'engage, sauf cas d'exception dûment motivé, à informer par écrit l'Opérateur Interne de son intention de procéder à des vérifications ou des audits, au plus tard, la veille du jour où ils seront diligentés.

En tout état de cause, l'Autorité Organisatrice de la mobilité exerce ses prérogatives en matière de contrôle dans le respect des réglementations et des principes relatifs à la confidentialité.

L'Opérateur Interne s'engage à répondre promptement à toute demande de communication de pièces émises tant par les agents de l'Autorité Organisatrice de la mobilité que par les personnes ou organismes mandatés par cette dernière. Le délai de remise par l'Opérateur Interne à l'Autorité Organisatrice de la mobilité des informations demandées est au maximum d'un (1) mois.

En cas de contrôle sur site, l'Opérateur Interne informe les agents, personnes et/ou organismes ainsi mandatés par l'Autorité Organisatrice de la mobilité des consignes de sécurité applicables.

6.2.2 Droit de contrôle des services et des installations et matériels

Des vérifications pourront être opérées à bord des véhicules notamment, par les personnes mandatées à cet effet par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

L'Autorité Organisatrice de la Mobilité peut faire procéder, à ses frais, par un expert agréé, au contrôle du bon état des installations et du matériel relatif à l'exploitation du Réseau. En cas de constat d'insuffisance d'entretien ou de non-conformité du matériel roulant, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité peut mettre en demeure l'Opérateur Interne d'y remédier sans délai. Les parties se rencontrent pour étudier les modalités de financement éventuel de remise en état.

6.2.3 Droit de contrôle des comptes

En référence notamment aux dispositions du code des transports et à l'article R. 2222-2 du code général des collectivités territoriales, l'Autorité Organisatrice de la mobilité peut prendre connaissance de tout document technique, commercial ou comptable nécessaire au contrôle

des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat et procéder à tout moment aux vérifications qu'elle jugerait utiles.

6.2.4 Comité de suivi

Lors de la présentation du rapport annuel d'exécution du Contrat, le Comité de suivi, composé de représentants de l'Autorité Organisatrice de la mobilité et de l'Opérateur Interne et ses éventuels sous-traitants se réunit sur convocation de l'Autorité Organisatrice de la mobilité qui en assure le secrétariat. Il traite, notamment, des sujets suivants :

- i. exploitation du Réseau et la qualité du service offert aux voyageurs ;
- ii. évolution de l'Offre de Services ;
- iii. évolution de la fréquentation et des recettes ;
- iv. programmation et suivi des investissements ;
- v. bilan des actions commerciales et programme des actions de l'année suivante ;
- vi. récapitulatif de la régularisation annuelle de la rémunération de l' Opérateur Interne (révision, bilan qualité...).

6.2.5 Autres dispositions

Sur demande de l'Autorité Organisatrice de la mobilité, l'Opérateur Interne devra assister aux ateliers des élus communautaires afin de présenter aux élus les propositions d'amélioration.

Enfin, l'Opérateur Interne participera, aux côtés de l'Autorité Organisatrice de la mobilité, à la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité des transports prévu à l'article L. 1112-2 du code des transports.

Article 6.3 Déchéance

6.3.1 Cas de déchéance

L'Opérateur Interne peut être déchu du bénéfice du Contrat :

- i. en cas de fraude ou de malversation de sa part ;
- ii. en cas d'inobservations graves ou de transgressions répétées des clauses du Contrat, et, notamment, si le service vient à être interrompu totalement pendant plus de deux (2) jours, hors le cas de Cause Exonératoire ou si, du fait de l'Opérateur Interne, la sécurité vient à être compromise par défaut d'entretien des installations ou du matériel ;
- iii. dans tous les cas où, par incapacité, négligence ou mauvaise foi, l'Opérateur Interne ne serait plus à même d'exécuter le service qui lui est confié ou compromettrait l'intérêt général.

Le Contrat s'en trouverait ainsi résilié.

6.3.2 Procédure de déchéance

La déchéance est prononcée par l'Autorité Organisatrice de la mobilité après mise en demeure de l'Opérateur Interne de remédier aux fautes constatées dans le délai qu'elle lui impartit et après que ce dernier a été mis à même en tout état de cause de produire ses observations sur les faits qui lui sont reprochés. Cette déchéance et la résiliation du contrat prennent effet à compter du jour de leur notification à l'Opérateur Interne.

6.3.3 Effets de la déchéance

La déchéance ne donne droit à aucune indemnité au profit de l'Opérateur Interne. L'Autorité Organisatrice de la Mobilité pourrait, en revanche, exiger de l'Opérateur Interne d'une part, le respect des engagements financiers pris envers l'Autorité Organisatrice de la Mobilité et envers les tiers (établissements financiers ou autres) et d'autre part, le paiement des pénalités dues.

TITRE 7. FIN DU CONTRAT

Article 7.1. Programmation de l'expiration normale du Contrat

7.1.1 Le Contrat arrive à échéance normale huit (8) ans à compter de sa date d'entrée en vigueur.

7.1.2 L'Opérateur Interne s'engage à ne pas prendre, dans l'année qui précède l'expiration du Contrat, de décision qui soit de nature à affecter substantiellement les conditions techniques, économiques et financières du service dont l'exploitation lui est confiée, sans l'accord préalable de l'Autorité Organisatrice de la mobilité. Il en ira en particulier ainsi de toute décision susceptible d'augmenter de plus de 5 % les Charges d'Exploitation du Réseau et de toute dépense d'investissement ou de renouvellement d'un montant supérieur à celui prévu dans le programme d'investissement figurant en Annexe 3.6.

7.1.3 Les Parties conviennent de se rencontrer au cours de la dernière année du Contrat pour étudier les nouvelles conditions contractuelles envisageables pour une prochaine période pluriannuelle en s'astreignant à une obligation de moyen. Elles conviennent également d'envisager les conditions et modalités permettant d'éviter, pour des raisons opérationnelles, le retour des Biens Dédiés au Réseau prévu à l'Article 7.2 pour le cas où un nouveau contrat entre les Parties, ayant pour objet tout ou partie du Réseau, apparaîtrait comme probable.

Article 7.2. Sort des Biens Dédiés au Réseau à l'expiration normale du Contrat

7.2.1 Sous réserve d'un accord différent entre les Parties, à l'expiration, normale ou anticipée du Contrat, quelle qu'en soit la cause, les droits de l'Opérateur Interne sur les Biens Dédiés au Réseau appartenant à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (site Internet et équipements d'information aux arrêts) prennent fin sans indemnité au profit de l'Opérateur Interne.

Sous réserve d'un accord différent entre les Parties, pour les Biens Dédiés au Réseau appartenant à l'Opérateur Interne, l'Autorité Organisatrice de la mobilité les rachète à l'Opérateur Interne moyennant le versement d'une indemnité égale aux montants des créances (crédit et frais associés, etc...) restant dues par l'Opérateur Interne ou à la valeur non amortie au jour de l'expiration anticipée ou normale du Contrat.

Sous réserve de l'application des deux premiers alinéas, l'Opérateur Interne devra restituer la jouissance des Biens Dédiés au Réseau à l'Autorité Organisatrice de la mobilité, ou à tout tiers désigné par elle, au jour de l'expiration du Contrat.

7.2.2 L'Opérateur Interne doit remettre à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité les Biens Dédiés au Réseau, figurant à l'Annexe 1.2 mise à jour (véhicules et billettique), en état normal d'entretien, compte tenu de leur âge et de leur destination, et dans la limite de ses obligations. La remise est effectuée gratuitement, sauf paiement de la valeur non amortie d'investissements nouveaux réalisés à la demande de l'Autorité Organisatrice de la mobilité, majorée de TVA qui serait due au Trésor public.

Dans les six mois précédant la fin du contrat, ou dans le délai de la résiliation ou la déchéance, les parties établissent contradictoirement un inventaire complet et un procès-verbal de l'état des Biens Dédiés au Réseau, avec l'assistance d'un ou plusieurs experts agréés par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité et à ses frais. L'Opérateur Interne doit effectuer, à ses frais, les travaux nécessaires à la remise en état des Biens Dédiés au Réseau en cas de mauvais entretien dûment constaté. A défaut, l'Autorité Organisatrice de la mobilité fait effectuer ces travaux aux frais de l'Opérateur Interne.

7.2.3 Les modalités d'indemnisation de l'Opérateur Interne sont déterminées, selon les cas de fin de Contrat et par accord des parties ou par décision juridictionnelle.

7.2.4 Les Parties procèdent à un règlement financier intégrant les sommes dues par l'Autorité Organisatrice de la mobilité et celles dues par l'Opérateur Interne, au titre notamment soit de pénalités, de frais de remise en état ou des dotations aux amortissements techniques et aux provisions de renouvellement non utilisées.

Article 7.3. Résiliation pour motif d'intérêt général

L'Autorité Organisatrice de la mobilité peut, par lettre recommandée avec accusé de réception, résilier unilatéralement le Contrat à tout moment au cours de son exécution, pour motif d'intérêt général, sous réserve d'un préavis de douze (12) mois.

La résiliation donne lieu au versement d'une indemnité, calculée conformément aux dispositions de l'article L. 3136-10 du code de la commande publique.

Article 7.4. Effets de l'expiration du Contrat

7.4.1 Subrogation de l'Autorité Organisatrice de la mobilité dans les droits et obligations de l'Opérateur Interne

A la fin du Contrat, pour quelque cause que ce soit, l'Autorité Organisatrice de la mobilité est subrogée dans les droits et obligations de l'Opérateur Interne au titre du Contrat.

L'Autorité Organisatrice de la mobilité se réserve le droit de faire poursuivre par le nouvel exploitant les contrats que l'Opérateur Interne a conclu pour l'exécution normale de ses

missions au titre du Contrat. En toute hypothèse, la continuité du service public devra être assurée.

7.4.2 Personnel

L'Autorité Organisatrice de la mobilité s'engage à imposer l'obligation de respecter les dispositions du code du travail et des différents accords de branches ou conventions collectives relatives à la reprise du personnel, au nouvel exploitant.

TITRE 8. RENCONTRE, DIFFERENDS & STIPULATIONS FINALES

Article 8.1. Clause d'adaptation et de rencontre

8.1.1. Sans préjudice de la possibilité de modifier le Contrat prévu à l'article 8.3, les parties conviennent, à l'initiative de la partie la plus diligente, de se rencontrer en vue de prendre les mesures nécessaires pour maintenir les relations contractuelles prévues et l'équilibre économique du contrat.

Sont notamment concernées par cette rencontre, les événements suivants :

- i. les modifications de la législation et/ou de la réglementation, et notamment de la législation fiscale sociale, environnementale, de la réglementation technique, ou des règles applicables à la profession de transporteur ;
- ii. les évolutions de postes de charges ou des recettes présentant une dérive significative pour des raisons étrangères à l'Opérateur Interne, ne résultant pas de son processus de décision ou de gestion interne ;
- iii. la survenance d'une Cause Exonératoire.

8.1.2. En outre, et en tout état de cause, les Parties s'obligent à adapter les clauses financières à la nouvelle situation, notamment dans les cas suivants :

- i. lorsque l'exécution du programme prévisionnel d'investissement ne serait pas respectée, conformément à l'Article 3.6. ;
- ii. en cas de variation d'un ou plusieurs des indices des formules d'indexation de l'Article 4.9 de + ou – 10 % annuellement par rapport à sa valeur de référence moyenne pour l'année précédente ;
- iii. En cas d'évolution de plus 10 % du montant des contrats d'assurance (bâtiments, flotte, personnels, etc...).

Article 8.2. Cession du Contrat - Évolution des cocontractants

Toute cession du Contrat est interdite.

N'est pas considérée comme une « cession » au sens du Contrat :

- i. l'exercice par l'Opérateur Interne de la faculté de sous-traitance qui lui est reconnue par l'Article 3.2 ;
- ii. l'opération par laquelle une autre personne morale se substituerait dans les droits et obligations de l'Opérateur Interne dès lors que (i) cette personne morale peut régulièrement remplir les obligations de l'Opérateur Interne au titre du Contrat et (ii) que cette substitution peut s'opérer par Attribution Directe au regard du droit français comme du droit communautaire et notamment du Règlement OSP ;

iii. la modification de la structure juridique de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Dans les cas de changement de la nature des cocontractants, le Contrat sera exécuté par le(s) nouveau(x) cocontractants pour la période restant à couvrir jusqu'à l'échéance normale du Contrat.

Article 8.3. Modification du contrat et des annexes

Toutes modifications du Contrat, par le biais d'avenant, et des annexes seront soumises au préalable au conseil d'administration de l'Opérateur Interne et à l'assemblée délibérante de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

Elles entreront en vigueur à compter du jour de leur signature ou à la date d'effet qui y est stipulée.

Article 8.4. Règlement amiable des litiges

Les Parties s'efforcent de résoudre amiablement leurs litiges et différends.

A cet effet, l'Autorité Organisatrice de la mobilité et l'Opérateur Interne disposent d'un délai de quinze (15) jours calendaires pour formuler réciproquement leurs demandes et observations.

En cas d'échec de la tentative de règlement amiable, le différend pourra être soumis au tribunal compétent à la requête de la partie la plus diligente.

Article 8.5. Notifications et mises en demeure

A défaut de notification faite à l'Opérateur Interne par remise contre récépissé, les notifications et mises en demeure sont valablement effectuées par lettres recommandées avec accusé de réception.

Article 8.6. Élection de domicile

Les Parties élisent respectivement domicile en leurs sièges respectifs figurant en en-tête du Contrat, où seront valablement faites toutes notifications ou mises en demeures.

Article 8.7. Annexes

Le Contrat et ses annexes forment un tout indissociable.

Chaque Annexe porte le numéro de l'Article du Contrat dans lequel elle est citée. Lorsqu'un Article vise plusieurs Annexes différentes, la numérotation de ces Annexes est celle des sous-Articles dans lesquels chacune est citée pour la première fois. Les Annexes du Contrat sont énumérées ci-après.

Annexe 2.1 Le réseau de référence

Annexe 2.5.3 Plan de transport adapté

Annexe 2.6 Plan qualité de service

Annexe 2.7 La politique environnementale de l'Opérateur Interne

Annexe 2.8 Les règlements voyageurs

Annexe 2.9 Politique de distribution et d'information des voyageurs

Annexe 3 Les Moyens affectés à l'exploitation

Annexe 3.1 Le Personnel

Annexe 3.2 Les sous-traitants

Annexe 3.4 Les biens dédiés au réseau (matériels et système billettique, système d'inscription des scolaires)

Annexe 3.6 Programme prévisionnel d'investissement (véhicules et billettique)

Annexe 3.8 Les autres moyens mis à disposition par l'Opérateur Interne

Annexe 3.9.1 la liste des équipements aux arrêts

Annexe 4.2 Les tarifs- la gamme tarifaire-les conditions d'obtentions des titres de transport

Annexe 4.7 La rémunération de l'Opérateur Interne

Annexe 5.5 Règlement général de protection des données

Annexe 6.1.1 Rapport annuel d'activité

Fait en DEUX exemplaires originaux,

A Saint Vincent de Tyrosse

Le

Pour l'Autorité Organisatrice de la mobilité

M. Pierre FROUSTEY

Pour l'Opérateur Interne

M. Alain CAZENEUVE

DATE D'EFFET DU CONTRAT

Date de réception par l'Opérateur interne.

(valant notification) :