

**DEPARTEMENT DE
LA HAUTE-SAVOIE**

**ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS**

REPUBLIQUE FRANCAISE

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
ANNEMASSE – LES VOIRONS – AGGLOMERATION**

SIEGE : 11, AVENUE EMILE ZOLA – 74100 ANNEMASSE

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL**

OBJET :

**DÉLÉGATION DE
SERVICE PUBLIC DES
TRANSPORTS URBAINS
ET DE MOBILITÉ
D'ANNEMASSE AGGLO :
APPROBATION DU
CHOIX DU
DÉLÉGATAIRE ET
AUTORISATION DE
SIGNATURE DE LA
CONVENTION**

N° CC_2022_0078

Séance du : mercredi 06 juillet 2022

Convocation du : 17 juin 2022

Nombre de membres en exercice au jour de la séance : 56

Président de séance : Gabriel DOUBLET

Secrétaire de séance : Nadège ANCHISI

Membres présents :

Guillaume MATHELIER, Laurent GILET, Bertilla LE GOC, Christian DUPESSEY, Christian AEBISCHER, Maryline BOUCHÉ, Robert BURGNIARD, Nicolas LEBEAU-GUILLOT, Louiza LOUNIS, Pascale MAYCA, Amine MEHDI, Pascal SAUGE, Marie-Claire TEPPE-ROGUET, Bernard BOCCARD, Marion BARGES-DELATTRE, Anny MARTIN, Jean-Paul BOSLAND, Nadège ANCHISI, Antoine BLOUIN, Anne FAVRELLE, Odette MAITRE, Stéphane PASSAQUAY, Isabelle VINCENT, Denis MAIRE, Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI, Gabriel DOUBLET, Danielle COTTET, Patrick ANTOINE, Jean-Pierre BELMAS, Michel COLLOT, Véronique FENEUL, Pascale PELLIER, Nadine JACQUIER, Daniel DE CHIARA, Alain LETESSIER, Sophie VILLARI

Représentés :

Michel BOUCHER par Pascal SAUGE, Djamel DJADEL par Pascale MAYCA, Matthieu LOISEAU par Pascale MAYCA, Mylène SAILLET RAPHOZ par Nicolas LEBEAU-GUILLOT, Yves CHEMINAL par Bernard BOCCARD, Paulette CLERC par Marion BARGES-DELATTRE, Jean-Michel VOUILLOT par Anny MARTIN, Jean-Luc SOULAT par Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI, Yannick CHARVET par Danielle COTTET, Maurice LAPERROUSAZ par Alain LETESSIER, Marie-Jeanne MILLERET par Nadine JACQUIER

Excusés :

François LIERMIER, Ines AYEB, Kévin CHALEIL-DOS-RAMOS, Géraldine VALETTE-GURRIERI, Dominique LACHENAL, Chadia LIMAM, Nabil LOUAAR, Claude ANTHONIOZ, Joanny DEGUIN

La Communauté d'agglomération Annemasse Les Voirons Agglomération est Autorité Organisatrice de la Mobilité (A.O.M.). Le contrat de délégation de service public des transports urbains s'achève au 31 décembre 2022.

Par délibération n° CC_2021_0102 du 7 juillet 2021, et après avis favorable de la CCSPL, le Conseil communautaire a approuvé :

- le principe de recours à une concession de service public pour la gestion du service des transports urbains et de mobilité pour une durée de 7 ans à compter du 1er janvier 2023 ;
- le rapport de présentation exposant le contenu des principales caractéristiques de cette délégation ;
- le lancement de la procédure de délégation conformément aux dispositions du Code général des collectivités territoriales.

Un avis d'appel public à la concurrence a été engagé par des demandes de publication envoyées le 17 septembre 2021:

- Au **BULLETIN OFFICIEL DES ANNONCES DES MARCHES PUBLICS (BOAMP)**, annonce n°2021-262 en date du 19 septembre 2021 ;

- Au **JOURNAL OFFICIEL DE L'UNION EUROPEENNE (JOUE)**, année 2021, n° 22, date du 22 septembre 2021 ;
- Au magazine **VILLE, RAIL & TRANSPORT** annonce parue dans l'édition n°652 d'octobre 2021.

Un avis de pré-information a également été publié le 3 décembre 2019 au JOUE n° 2019/S 233-572808, complété par un avis rectificatif n° 2021/S 076-195720 du 20 avril 2021.

La date limite de dépôt des candidatures et des offres était arrêtée au 3 janvier 2022 à 23H00.

A cette date 2 candidatures suivantes ont été réceptionnées :

- **TP2A**
- **TRANSDEV**

La commission de délégation de service public constituée en application de l'article L 1411-5 et suivants du Code général des collectivités territoriales s'est réunie une première fois le 11 janvier 2022 pour l'admission des deux candidatures.

Les offres des deux candidats ont ensuite été analysées conformément au règlement de la consultation. Au regard de l'analyse des offres initiales, la commission de délégation de service public réunie une nouvelle fois le 23 février 2022 a décidé que des négociations devaient être engagées avec les deux candidats.

Le Président dans son rapport adressé aux membres du Conseil sur le choix du délégataire et l'économie générale du contrat propose au Conseil communautaire l'approbation de l'offre du candidat TP2A.

En application de l'article L1411-7 du Code général des collectivités territoriales, au terme de la procédure de délégation de service public, l'autorité exécutive saisit l'assemblée délibérante afin qu'elle se prononce sur le choix du délégataire et le contrat de délégation.

Le rapport d'analyse des offres finales ainsi que le projet de convention de délégation de service des transports urbains et de mobilité ont été transmis à l'assemblée délibérante

Considérant les négociations engagées avec les candidats TRANSDEV et TP2A

Vu les motifs énoncés dans le rapport sur le choix du délégataire et de l'économie générale du contrat, la société TP2A a présenté une offre fondée sur des propositions qui préservent au mieux les intérêts de la collectivité et des usagers et qui se distingue notamment par la qualité de ses engagements financiers en matière de maîtrise des charges d'exploitation et du niveau des contributions publiques versées.

La convention de délégation de service public des transports est établie pour une durée de 7 ans et entre en vigueur à compter du 1er janvier 2023.

Le Conseil Communautaire, entendu l'exposé du rapporteur,

Après en avoir délibéré :

Pour :46

Pas de participation au vote : 1

Christian AEBISCHER

DECIDE :

D'APPROUVER le choix de la société TP2A (filiale RATP Dev et TPG) comme délégataire du réseau de transport public TAC et des services de mobilité ;

D'APPROUVER la convention de délégation de service public des transports urbains et de mobilité ainsi que ses annexes pour une durée de 7 ans à compter du 1er janvier 2023 ;

D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à signer la convention de délégation de service public avec la société TP2A ainsi que toutes les pièces afférentes et à prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution.

Pour le président et par délégation,

Signé par : Gabriel DOUBLET
Date : 12/07/2022
Qualité : Agglo - Présidence

Envoyé en préfecture le 12/07/2022

Reçu en préfecture le 12/07/2022

Affiché le



ID : 074-200011773-20220711-CC_2022_0078-DE

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux devant Monsieur le Président d'Annemasse Agglo dans le délai de deux mois à compter de son affichage ou de sa notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal administratif de Grenoble dans le délai de deux mois à compter de la notification de la délibération ou de sa date d'affichage, ou à compter de la réponse d'Annemasse Agglo, si un recours gracieux a été préalablement déposé.



Annemasse **Agglo**
Annemasse - Les Volans Agglomération

Maître d'ouvrage : Annemasse Agglo



AMO pour le renouvellement du contrat DSP du réseau TAC

Rapport du Président sur le choix du délégataire et
économie générale du futur contrat

Synthèse de l'analyse des offres



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements
Modélisation
Planification
Ferroviaire

Régulation du trafic
Transports urbains
Etude d'impacts
Large events



Gérer la Cité



Citec Ingénieurs Conseils SAS

Bâtiment A

20, boulevard Eugène Deruelle

F-69432 Lyon cedex 03

Tél +33 (0)4 72 77 99 98 ■

Fax +41 (0)22 809 60 01 ■

e-mail: citec@citec.ch ■

www.citec.ch ■

Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.20041.0	cz/cl	cz	10.06.2022

Illustration page de couverture : source illustration/photo

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Contexte de la consultation	3
1.2. Evolution de l'offre et des conditions d'exploitation objet de la consultation	3
1.3. Rappel des modalités de la consultation	4
1.4. Offres reçues	5
1.5. Négociations	5
1.6. L'Economie générale du futur contrat	5
2. Synthèse de l'analyse des offres	8
2.1. Les critères de notation des offres	8
2.2. Synthèse de l'analyse technique des offres finales	10
2.3. Synthèse de l'analyse financière des offres finales	12
2.4. Synthèse de l'analyse des offres	14

1. Introduction

1.1. Contexte de la consultation

La consultation lancée par Annemasse-les-Voirons Agglomération, ci-après dénommée la Collectivité, a pour objet de confier par contrat de concession de service public, l'exploitation des services de mobilité sur le périmètre de l'Autorité Organisatrice.

Le contrat dont la passation est envisagée est un contrat de concession de service public au sens des dispositions des articles L. 1121-1 du Code de la commande publique et L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales.

1.2. Evolution de l'offre et des conditions d'exploitation objet de la consultation

1.2.1 Evolution de l'offre régulière du réseau de transport

L'objectif du nouveau réseau est de développer l'offre des lignes régulières d'environ 25% pour augmenter la fréquentation en réponse aux objectifs de report modal du PDU et du SCOT. L'augmentation de fréquence est prévue sur toutes les lignes, plus fortement en heure de pointe et sur les lignes à fort potentiel dans une logique de hiérarchie à 3 niveaux.

Le nouveau réseau visera notamment à améliorer la complémentarité/correspondances avec le tram et le Léman express et à prendre en compte les nouveaux projets (tram phase 2, TCSP gare-Bonne, piétonisation, nouveaux collèges). Il permettra également de mieux desservir plusieurs communes comme Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Etrembières et Lucinges et secteurs (Romagny/Vallées, route de Tanninges) et les Zones d'Activités Economiques.

La structure du nouveau réseau s'appuiera sur la structure actuelle avec 3 évolutions majeures, la desserte de la ZAE Annemasse/Ville la Grand par la ligne 6, la transformation de la ligne 8 et la création de la ligne 9.

Grâce à la restructuration du plan de circulation du centre-ville avec tram et piétonisation, le réseau de bus sera restructuré dans son cœur avec des fréquences et des correspondances améliorées et une meilleure vitesse commerciale qui permettra au bus d'être beaucoup plus concurrentiel que la voiture en cœur d'agglomération.

Du 31 janvier au 1^{er} décembre 2023, l'offre sera équivalente à l'offre de 2022.

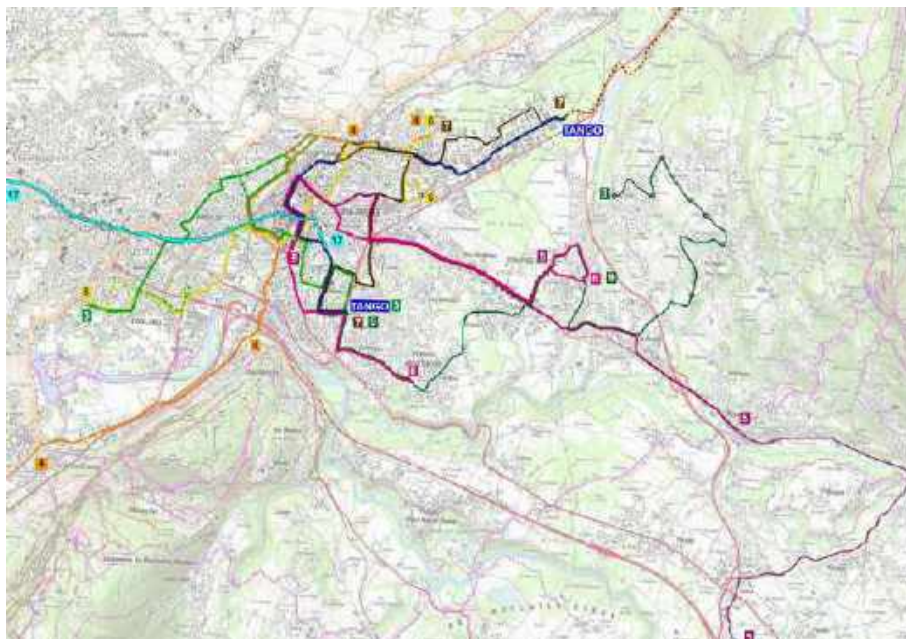
A partir du 1^{er} décembre le réseau évoluera en 2 étapes :

- Du 1^{er} décembre 2023 au 1^{er} décembre 2025
- Du 1^{er} décembre 2025 au 31 décembre 2029

Les candidats ont été consultés sur la base d'une offre proposée par le délégant, sur une offre dite « de base ». Cette offre ne tient pas compte de l'impact des travaux du tram ni du nouveau collège de Saint-Cergues en attente de carte scolaire.

Les candidats devaient répondre à plusieurs options, qui pourront être mises en œuvre en cours d'exécution du contrat en fonction de l'évolution du contexte.

Offre de base prévue au 1^{er} décembre 2025



1.2.2 Evolution des services

Les 2 candidats prévoient dans leur offre de base une augmentation du volume de vélos mis à la location à la vélostation dès 2023 (165 pour Trandev, 250 pour TP2A), en option un service de location en libre-service de vélos et trottinettes.

Les 2 candidats proposent également des nouvelles solutions d'information et de facilité de paiement, en s'appuyant notamment sur des outils numériques.

1.2.3 Evolution des conditions d'exploitation

Les 2 candidats proposent des moyens adaptés aux contraintes liées à la transition énergétique du parc de véhicules et la prise en charge (en option) de l'entretien des P+R.

Plusieurs outils et process sont proposés par les candidats pour faciliter et améliorer la gestion et le suivi au quotidien (fraude, SAE, reporting).

1.3. Rappel des modalités de la consultation

Une procédure de concession de service public, au sens des dispositions des articles L. 1121-1 du Code de la commande publique et L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales a été engagée par des demandes de publication envoyées le 17 septembre 2021 :

- Au BULLETIN OFFICIEL DES ANNONCES DES MARCHES PUBLICS (BOAMP), annonce n°2021-262 en date du 19 septembre 2021 ;
- Au JOURNAL OFFICIEL DE L'UNION EUROPEENNE (JOUE), annonce n°2021/S 184-480167 en date du 22 septembre 2021 ;
- A VILLE, RAIL & TRANSPORT annonce parue sur le site internet le 22 septembre 2021 et dans l'édition n°652 d'octobre 2021.

Un avis de pré-information a également été publié le 3 décembre 2019 au JOUE n° 2019/S 233-572808, complété par un avis rectificatif n° 2021/S 076-195720 du 20 avril 2021.

La Commission de délégation de service public s'est réunie le 11 janvier 2022 pour établir la liste des candidats admis à présenter une offre.

La Commission de délégation de service public s'est réunie à nouveau le 23 février 2022 pour donner un avis sur les offres reçues.

Après avoir recueilli l'avis de la commission prévue à l'article L 1411-5 du CGCT, le Président de la communauté d'agglomération ou son représentant a engagé avec les candidats de son choix des négociations.

Celles-ci ont porté sur tous les aspects du futur contrat, notamment des aménagements techniques et financiers aux propositions initiales. En aucun cas, les négociations n'ont conduit les candidats à remettre en question l'économie générale du contrat établi par la Collectivité, notamment son objet et sa durée.

1.4. Offres reçues

Deux offres ont été reçues dans les délais.

L'une présentée par la société **TransDev**, l'autre présentée par la société **TP2A**.

1.5. Négociations

Par lettre en date du 02 mars 2022, les candidats ont été convoqués à une première séance de discussion. Une liste de questions était jointe à cette lettre afin de leur permettre d'anticiper les sujets de discussions et de préparer la séance.

La première séance de discussion a été organisée les 10 mars matin et 11 mars matin avec chacun des candidats.

Un Procès-Verbal des échanges a été communiqué aux candidats le 18 mars 2022.

Les candidats ont remis une nouvelle offre dénommée offre 2 le 1^{er} avril 2022.

Par lettre en date du 12 avril 2022, les candidats ont été convoqués à une deuxième séance de discussion. Cette lettre était également accompagnée d'une liste de questions.

Les séances de discussion ont eu lieu le 21 avril matin et après-midi.

Le procès-Verbal de cette deuxième séance de discussion a été envoyé aux candidats le 29 avril 2022

Les candidats ont remis une offre finale ou offre 3 le 13 mai 2022 à 12h00.

1.6. L'Economie générale du futur contrat

Annemasse Agglomération, Autorité Organisatrice, confie au Concessionnaire le soin exclusif d'assurer la gestion et l'exploitation du service public de la mobilité.

Elle exerce notamment les prérogatives suivantes :

- Définir la politique générale des mobilités, les orientations et l'organisation des services de la mobilité, notamment ceux des transports publics urbains ;
- Déterminer la consistance et les modalités d'exploitation des services ;
- Mettre à disposition les biens mobiliers et immobiliers, les biens matériels et immatériels, marques et logos nécessaires à l'exploitation des services ;

- Déterminer ou homologuer la structure et le niveau des tarifs ;
- Verser une contribution financière forfaitaire annuelle au Concessionnaire ;
- Assurer le contrôle des services.

La gestion et l'exploitation du service par le Concessionnaire incluent notamment :

- La réalisation de l'ensemble de l'offre de transport telle qu'elle est définie par Annemasse Agglo, en atteignant les objectifs assignés (le service de tramway est exclu du contrat) ;
- La mise à disposition et la gestion des moyens humains nécessaires à l'exploitation du service;
- La mise à disposition des biens mobiliers et immobiliers, des biens matériels et immatériels, nécessaires à l'exploitation du service qui ne seraient pas mis à disposition par la collectivité ;
- La gestion technique et commerciale du service, tenant compte des marchés de prestations passés par ailleurs par la communauté d'agglomération (notamment cas de l'exploitation, de la maintenance des équipements en SAEIV et du système billettique) ;
- L'édition et la vente des titres de transports ;
- La conception et mise en œuvre de la promotion commerciale du réseau ;
- La conception et la mise en œuvre des actions d'information de la clientèle ;
- La gestion des relations avec les usagers ;
- L'information et le conseil de la Collectivité ;
- La production d'études, d'enquêtes, de tableaux de bord et d'outils de suivi du réseau.
- L'entretien la maintenance et la sécurité des biens et équipements nécessaires à l'exploitation du service afin d'assurer leur bon état de fonctionnement tenant compte des marchés de prestations passés par ailleurs par la communauté d'agglomération (notamment le cas de l'entretien et la maintenance des équipements en SAEIV, des équipements du système billettique...);
- La gestion et l'exploitation des services de nouvelles mobilités : consignes à vélo, location de vélos et de trottinettes;
- La gestion et l'exploitation des P+R existants et futurs, dès lors que le contrôle d'accès est opérationnel ;
- L'animation de la Maison de la mobilité et du tourisme pour la partie mobilité ;
- La réalisation de plans de mobilités employeurs et de conseil à la mobilité ; le respect de la réglementation en vigueur pendant la durée du contrat ;
- L'appui à l'autorité organisatrice dans le cadre de la réalisation de plusieurs grands projets et notamment la limitation des contraintes pendant les phases travaux, le maintien du niveau d'offre, l'information et la communication au public.

Le contrat de concession est conclu du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2029, soit une durée de 7 ans.

Le Concessionnaire exécute le service à ses risques et périls, qu'il s'agisse des recettes ou des charges.

Le Concessionnaire encaisse les recettes commerciales issues de la vente des titres, ainsi que les recettes annexes, et en reverse le montant à l'Autorité Organisatrice ; il garantit contractuellement le montant de recettes revenant à l'Autorité Organisatrice (Article 29.1 du projet de contrat).

En contrepartie de l'exploitation du service, le Concessionnaire perçoit un forfait de charges de l'Autorité Organisatrice (Article 29.2 du projet de contrat)

Il assume :

- le risque d'exploitation dans la mesure où il est rémunéré sur la base d'un forfait de charges
- le risque commercial dans la mesure où il s'engage sur un niveau de recettes.

En outre, le Concessionnaire s'engage sur des objectifs de performance et de qualité de service (article 30 du projet de contrat). En cas de gain de productivité lors de l'exécution du contrat, un partage des gains est prévu (article 34 du projet de contrat).

L'Autorité Organisatrice dispose des pouvoirs de contrôle de la parfaite exécution du service public par le Concessionnaire et du strict respect des obligations contractuelles.

L'Autorité Organisatrice dispose d'un droit de contrôle permanent sur l'exécution technique et financière du présent contrat par le Concessionnaire ainsi que sur la qualité du service rendu aux usagers.

Ce contrôle, organisé librement par l'Autorité Organisatrice à ses frais, comprend notamment :

- Un droit d'information sur la gestion du service délégué,
- La possibilité pour les agents de l'Autorité Organisatrice ou de ses préposés de se faire présenter toutes pièces et tous documents nécessaires au contrôle du service,
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues par le présent contrat lorsque le Concessionnaire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

A l'issue des négociations, le candidat retenu a été TP2A suivant l'analyse développée en paragraphe 2.

Ainsi, les données clés du futur contrat seraient les suivantes :

Sur la durée du contrat, le montant de forfait de charges serait de 70 367 k€.

Sur la durée du contrat, le montant de l'engagement de recettes serait de 24 625 k€.

Le R/D serait à plus de 40% en 2029.

2. Synthèse de l'analyse des offres

2.1. Les critères de notation des offres

Les critères techniques (60%)

1. **15 % : Adéquation de la consistance et de la pertinence des services** proposés avec les objectifs de l'Autorité Organisatrice, notamment en termes d'optimisation et de maîtrise des moyens de réalisation (moyens humains, organisation, graphichage...) et en termes d'ambition en matière de réseau de transports et de service de mobilité (services vélo/trottinettes).

2. **15 % : Qualité de l'organisation de l'exploitation**, dont :
 - Procédures et méthodes proposées par le candidat pour assurer la continuité et la qualité du service pendant les travaux nécessaires à la mise en œuvre des grands projets : ligne 5 en BHNS le prolongement de la ligne de tramway, ainsi que pour assurer les interfaces avec Léman Express et le Tramway ;
 - Procédure de gestion des situations perturbées (conflits sociaux, intempéries) ;
 - Organisation de la maintenance ;
 - Gestion et qualité des services numériques déployés ;
 - Moyens humains affectés au suivi de la qualité de service ;
 - Qualité des moyens mis en œuvre pour suivre les infrastructures et le SAIEV.

3. **10% : Qualité des engagements marketing et commerciaux du candidat** notamment en matière de développement des recettes tarifaires, de politique d'information, d'actions marketing et commerciales :
 - Pour l'ensemble des services de transports ;
 - Pour l'ensemble des autres services de mobilité.

4. **10% Approche environnementale et sociale retenue**, dont :
 - Gestion du siège et du dépôt : traitement et valorisation des déchets, de production d'énergies renouvelables ... ;
 - Démarche proposée par le candidat en matière de RSE (Responsabilité Sociale et Environnementale)
 - Sensibilisation et Formation à l'éco conduite des conducteurs.
 - Formations proposées aux conducteurs en dehors des formations obligatoires (FIMO, FCOS) et de la formation à l'éco-conduite, en précisant les intitulés des modules de formation et le nombre d'heures annuelles par conducteur ; formation des conducteurs à la conduite sur neige ;
 - Mesures prises pour prévenir la consommation d'alcool et de drogues par les conducteurs.
 - Prise en compte du développement durable dans le cadre de l'entretien / lavage des véhicules (recyclage des pneumatiques et des fluides usagés, utilisation de produits «verts», évacuation des eaux de lavage...) ; fonctionnement du dépôt et de l'atelier (tri sélectif, économies d'énergie, sensibilisation du personnel...)

- Démarche de responsabilité sociétale (Dialogue social, équité, non-discrimination, accompagnement et gestion des effectifs, etc.).

5. **10% : Qualité de la méthodologie mise en place pour l'accompagnement de la Collectivité** dans le développement de son offre de mobilité, notamment sur les points suivants : évolution de l'organisation du réseau de transport, travaux du tram, innovation en matière de services de mobilité, plans de mobilité d'entreprise, suivi de la qualité de service, suivi de la relation client, accompagnement à la transition énergétique.

Les critères financiers (40%)

1. **15 % : Montant du forfait de charges sur la durée du contrat**, il sera apprécié sur la base du montant du forfait de charges tel que ressortant de l'offre du candidat et notamment dans les documents suivants : le dossier C2 Mémoire Financier et l'annexe 11 au projet de Contrat, Compte d'Exploitation Prévisionnel.
2. **15 % : Risque commercial** assumé par les candidats, jugé au travers des engagements de recettes et du coefficient d'élasticité proposé tels que ressortant de l'offre du candidat et notamment dans les documents suivants : le dossier C2 Mémoire Financier, l'annexe 11 au projet de Contrat et l'annexe 12 au projet de Contrat.
3. **10% Pertinence des propositions** en matière de coût unitaire de modification d'offre, de formule d'indexation, de partage des excédents commerciaux et de cohérence du compte d'exploitation prévisionnel tels que ressortant de l'offre du candidat et notamment dans les documents suivants : le dossier C2 Mémoire Financier, l'annexe 11 au projet de Contrat, l'annexe 12 au projet de Contrat et le projet de Contrat.

Notation des offres

Chaque sous-critère est noté de 0 à 3 :

Proposition répondant parfaitement aux attentes d'Annemasse Agglo	Excellent	3,0
Proposition globalement très satisfaisante	Très satisfaisant	2,5
Proposition globalement assez satisfaisante	Satisfaisant	2,0
Proposition acceptable mais présentant des lacunes et imprécisions	Moyen	1,5
Proposition comportant globalement des insuffisances ou porteuse de risques significatifs pour Annemasse Agglomération	Insuffisant	1,0
Proposition fortement insatisfaisante	Médiocre	0,5
Non traité ou Proposition extrêmement insuffisante	Non traité	0,0

2.2. Synthèse de l'analyse technique des offres finales

Le tableau suivant synthétise l'analyse technique des finales.

Tableau 1 – Synthèse de l'analyse technique des offres finales

Sous-critère	Offre de TP2A		Offre de Transdev	
	Appréciation technique	Note obtenue	Appréciation technique	Note obtenue
1 : Adéquation de la consistance et de la pertinence de l'offre (15%)	<p>Proposition bien adaptée aux besoins du territoire en lignes régulières, y compris les options des lignes régulières, moyens prévus, indicateurs d'efficacité performants, et services vélos aux attentes.</p> <p>La part HLP des TAD, CS et TP2A élevée</p> <p>Globalement très satisfaisant</p>	2,5	<p>Propositions adaptées aux besoins du territoire en lignes régulières, moyens prévus, indicateurs d'efficacité performants, les services vélos aux besoins.</p> <p>La part HLP des CS élevée, l'option VLS ne correspond pas aux souhaits d'Annemasse Agglo malgré ses qualités techniques.</p>	2,5
2 : Qualité de l'organisation de l'exploitation (15%)	<p>L'offre répond aux attentes d'Annemasse Agglo sur les outils, moyens, mesures à déployer pour assurer la qualité des services en situation normale et perturbée. Les outils et démarches de suivi de qualité sont très satisfaisants.</p> <p>La maintenance proposée répond aux objectifs de qualité et d'efficacité. La gestion de sous-traitance est bien assurée. Les méthodes, procédures et moyens pour assurer la qualité et la continuité des services durant les travaux sont peu précis.</p> <p>Globalement satisfaisant</p>	2,0	<p>L'offre répond aux attentes d'Annemasse Agglo sur les outils, moyens, mesures à déployer pour assurer la maintenance et le suivi de qualité des services.</p> <p>La proposition d'optimisation du parc de matériels roulants présente un fort intérêt. La maintenance des systèmes et équipements est très satisfaisante. La gestion des situations perturbées reste très générale et manque de précision. Il en est de même pour la continuité des services des phases travaux de tram et BHNS.</p> <p>Globalement satisfaisante</p>	2,0
3 : Qualité des engagements marketing et commerciaux (10%)	<p>L'offre répond très bien aux attentes d'Annemasse Agglo sur l'ensemble des registres.</p> <p>Les engagements sont importants en fréquentation et recettes, les trajectoires d'évolution sont très dynamiques. Les ratios globaux du réseau sont performants, notamment le R/D à plus de 40% en 2029.</p> <p>Les mesures et actions sont complètes et cohérentes pour conquérir, fidéliser la clientèle. Les moyens à mobiliser sont conséquents.</p> <p>Les actions proposées pour développer et promouvoir l'intermodalité sont très intéressantes et contribuent aussi à la performance du réseau TAC.</p> <p>Globalement très satisfaisante</p>	2,5	<p>Les propositions du candidat répondent aux attentes d'Annemasse Agglo en matière de marketing et commercial, les actions et mesures de conquête et de fidélisation sont complètes. Les actions proposées pour lutter contre la fraude et l'insécurité sont satisfaisantes.</p> <p>L'information voyageurs et le MaaS intègrent le besoin de co-construction. L'intégration des services vélo et de la carte OÙRA permet de développer l'intermodalité.</p> <p>Le candidat reste prudent sur la trajectoire d'évolution en termes de fréquentation et des recettes. La dynamique du Léman Pass semble sous-estimée malgré un engagement intéressant.</p> <p>Le développement MaaS mériterait d'être davantage précisé.</p> <p>La synergie avec Lex et tramway n'est pas développée ni estimée.</p> <p>Globalement satisfaisante</p>	2,0

4 : Approche environnementale et sociale (10%)	<p>Les mesures proposées répondent aux exigences d'Annemasse Agglo en matière de développement durable et de réduction GES.</p> <p>Les efforts sont prévus pour diminuer les consommations et recycler les déchets.</p> <p>Le candidat prévoit de s'impliquer fortement dans le dynamisme local à travers des actions concrètes.</p> <p>Les engagements sont forts en émission GES, en gestion des ressources humaines. Certaines actions mériteraient d'être précisées quantitativement, notamment en consommation d'énergie, d'eau, en recyclage, et aussi en achat local.</p>	2,5	<p>Les mesures sont pour la plupart précises avec engagement quantitatif, répondent aux exigences en matière de développement durable et de réduction GES.</p> <p>Les efforts proposés en écoconduite et réduction des émissions GES sont excellents avec l'accompagnement de la collectivité vers la neutralité carbone en 2050.</p> <p>Le candidat prévoit de s'impliquer fortement dans le dynamisme local à travers des actions concrètes.</p> <p>Les mesures en RH sont précises et innovantes avec engagements en taux d'absentéisme et turn-over.</p>	2,5
	Globalement très satisfaisante		Globalement très satisfaisante	
5 : Accompagnement de la collectivité (10%)	<p>L'organisation d'accompagnement est claire, le déroulement bien décrit. Les moyens mobilisés sont précis.</p> <p>La mobilisation des moyens du groupe est prévue, l'assistance à la mise en service du prolongement de tram est bien précisée et complète.</p> <p>La contribution des TPG assure la coordination des exploitations.</p> <p>L'accompagnement proposé en matière de PDME et services vélo répondent parfaitement aux attentes de la collectivité.</p> <p>Les conseils en termes d'évolution technique et technologique (parcs, équipements) sont explicités, la démarche et la concertation avec Annemasse Agglo manquent de précision.</p>	2,5	<p>L'organisation d'accompagnement est claire, le déroulement bien décrit. Les prestations et domaines d'intervention sont définis, la mobilisation prévue si nécessaire de Transamo et Cityway.</p> <p>Les conseils en termes d'évolution technique et technologique (parcs, équipements) sont bien explicités, les moyens prévus.</p> <p>Les prestations d'accompagnement pour la mise en service de tram, P+R et l'évolution du réseau sont sommaires.</p> <p>La démarche d'accompagnement en PDME et services vélo est bien précise. L'option VLS en 100% VAE avec station fixe ne répond pas aux attentes d'Annemasse Agglo.</p>	2,5
	Globalement très satisfaisante		Globalement très satisfaisante	
Note totale pondérée		47,50		45,83

2.3. Synthèse de l'analyse financière des offres finales

Comparaison des offres finales des candidats

	Offre finale - Base		Offre finale - Base	
	TP2A		Transdev	
	Cumul	Moyenne annuelle	Cumul	Moyenne annuelle
KM totaux	14 939 394	2 134 199	13 930 047	1 990 007
dont KM commerciaux	11 938 668	1 705 524	11 556 775	1 650 968
Total engagement de recettes (B)	24 624 912	3 517 845	23 752 723	3 393 246
dont recettes de trafic	49 256 265	7 036 609	44 776 002	6 396 572
dont reversements recettes communauté tarifaire	-25 637 886	-3 662 555	-22 069 228	-3 152 747
dont recettes annexes	1 006 533	143 790	1 045 948	149 421
Recettes de trafic nettes de reversement	23 618 379	3 374 054	22 706 775	3 243 825
Total forfait de charges (A)	70 367 092	10 052 442	70 664 381	10 094 912
dont charges de personnel	41 850 917	5 978 702	45 308 748	6 472 678
dont charges liées aux véhicules	8 442 371	1 206 053	9 589 236	1 369 891
dont charges de sous-traitance	7 331 438	1 047 348	1 704 167	243 452
dont frais généraux	4 986 739	712 391	5 904 875	843 554
dont marges et aléas	970 288	138 613	2 023 366	289 052
Cout net AO (A-B)	45 742 180	6 534 597	46 911 659	6 701 666
R. de trafic nettes / Dépenses	33,56%	33,56%	32,13%	32,13%
Taux de couverture des dépenses (B/A)	34,99%	34,99%	33,61%	33,61%
Dépenses / KM totaux	4,71 €	4,71 €	5,07 €	5,07 €
% Frais généraux / Dépenses	7,09%	7,09%	8,36%	8,36%
Cout net / KM totaux	3,06 €	3,06 €	3,37 €	3,37 €

Figure 1 – Tableau de comparaison des offres financières

La comparaison des offres financières des candidats appelle les principales remarques suivantes :

- Globalement, TP2A s'engage sur un niveau moyen de recettes annuelles supérieur de 3,5% à Transdev soit +827 k€ sur la durée du Contrat. Le niveau de recettes de TP2A sur le Léman Pass est supérieur à Transdev de 16% (hors reversements communautaires) ;
- Le forfait de charges des candidats est très proche (écart de 0,4% en cumulé) ;
- L'offre kilométrique de TP2A prévoit 144 192 km totaux¹ en moyenne par an de plus que Transdev. De ce fait, avec un forfait de charges proche de celui de Transdev (0,4% d'écart), le coût au km est inférieur (4.71€/km totaux chez TP2A contre 5.07€/km totaux chez Transdev) ;
- Par ailleurs, la sous-traitance élevée prévue dans l'offre de TP2A (32 % de son offre kilométrique) explique en partie ce coût plus performant et le niveau plus faible de charges de personnel ;
- Sur les frais généraux, les montants sont maîtrisés en représentant 7% du forfait de charges pour TP2A et 8 % pour Transdev ;
- En termes de marge et aléas, les dépenses sont optimisées en représentant 1,4% du forfait de charges pour TP2A et 2,9 % pour Transdev.

¹ Les kilomètres totaux comprennent les kilomètres commerciaux et haut-le-pied (sans voyageur).

Notation des offres finales

Tableau 2 – synthèse de l'analyse financière des offres finales

Sous-critère	Offre de TP2A		Offre de Transdev	
	Appréciation technique	Note obtenue	Appréciation technique	Note obtenue
1 : Forfait de charges sur la durée du contrat (15%)	<p>Sur la durée du contrat, le candidat prévoit un montant de 70 367 k€ de Forfait de charges (FC). En année 1, le candidat prévoit un montant de 9 089 k€ de FC. Le Forfait de charge augmente chaque année pour atterrir à 10 434 k€ lors de l'année 5. Le montant diminue sur le reste du contrat (10 360 k€ lors de la dernière année).</p> <p>Globalement très satisfaisant</p>	2,5	<p>Sur la durée du contrat, le candidat prévoit un montant de 70 664 k€ de forfait de charges En année 1, le candidat prévoit un montant de 9 324 k€ de FC. A l'exception de l'année 3, le forfait de charge augmente chaque année pour atterrir à 10 385 k€ lors de l'année 6. La dernière année du contrat, le montant est de 10 270 k€.</p> <p>Globalement très satisfaisant</p>	2,5
2 : Risque commercial (15%)	<p>Sur la durée du contrat, le candidat prévoit un montant de 24 625 k€ d'engagement de recettes. L'engagement de recettes du candidat est dynamique sur la durée du contrat avec une hausse de plus de 6 % dès la deuxième année (2 938 k€ contre 2 754 k€ en année 1). Sur le reste du contrat, les recettes augmentent de 8 % en moyenne par an. Il prévoit 4 331 k€ la dernière année du contrat.</p> <p>Globalement très satisfaisant</p>	2,5	<p>Sur la durée du contrat, le candidat prévoit un montant de 23 753 k€ d'engagement de recettes. L'engagement de recettes du candidat est dynamique sur la durée du contrat avec une hausse de 7 % dès la deuxième année (3 206 k€ contre 2 989 k€ en année 1). Sur le reste du contrat, les recettes augmentent de 3 % en moyenne par an. Il prévoit 3 656 k€ la dernière année du contrat.</p> <p>Globalement satisfaisante</p>	2,0
3 : Pertinence et cohérence des propositions financières (10%)	<p>Le compte d'exploitation prévisionnel est cohérent avec des ratios satisfaisants.</p> <p>Globalement très satisfaisante</p>	2,5	<p>Le compte d'exploitation prévisionnel est cohérent avec des ratios relativement satisfaisants. Les propositions en matière de modifications d'offres et de pondération de la formule d'indexation sont satisfaisantes, avec néanmoins une part fixe faible.</p> <p>Globalement satisfaisante</p>	2,0
Note totale pondérée		33,33		29,17

2.4. Synthèse de l'analyse des offres

Le tableau suivant récapitule les résultats de l'analyse des offres finales.

Tableau 3 – Tableau de synthèse de l'analyse des offres finales

	TP2A	Transdev
Note technique	47,50	45,83
Note financière	33,33	29,17
Total des notes	80,83	75,00
Classement	1	2

CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC

SERVICES DE MOBILITE

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES	6
ARTICLE 1 - FORMATION DU CONTRAT	6
Article 1.1 – Compétence de l’Autorité Organisatrice	6
Article 1.2 – Gestion du service public de la mobilité	6
ARTICLE 2 – OBJET DE LA CONCESSION	6
ARTICLE 3 – PERIMETRE DU SERVICE ET EXCLUSIVITE	8
Article 3.1 – Périmètre du service	8
Article 3.2 – Limites à l’exclusivité du service	8
ARTICLE 4 – DUREE	8
ARTICLE 5 - ELECTION DE DOMICILE	8
Article 5.1 – Autorité Organisatrice	8
Article 5.2 – Concessionnaire	9
ARTICLE 6 – DOCUMENTS CONTRACTUELS	9
Article 6.1 – Définition des documents contractuels	9
Article 6.2 - Primauté	11
Article 6.3 - Interprétation	11
ARTICLE 7 – CESSION DE CONTRAT	11
Article 7.1 – Cession de contrat	11
Article 7.2 – Changement de contrôle	11
ARTICLE 8 – APPROVISIONNEMENT, SUBDELEGATION, CESSION	12
Article 8.1 – Contrats de travaux de fournitures ou de services avec des tiers	12
Article 8.2 – Subdélégation dans le cadre de l’exploitation du service	12
Article 8.3 – Respect de la réglementation	13
ARTICLE 9 – RESPONSABILITE ET ASSURANCES	14
Article 9.1 – Responsabilités	14
Article 9.2 – Obligations d’Assurance	15

CHAPITRE 2 – CONDITIONS D’EXPLOITATION DU SERVICE ET MODIFICATIONS	16
ARTICLE 10 – CONSISTANCE DU SERVICE	16
Article 10.1 – Consistance du service initial	16
Article 10.2 – Modification de la consistance des services – Cas général.....	17
Article 10.3 - Maison de la mobilité et du Tourisme	17
Article 10.4 - Services vélo et trottinettes.....	17
Article 10.5 - Conseil en mobilité	17
Article 10.6 – MaaS.....	18
ARTICLE 11 - DENOMINATION ET IMAGE DU RESEAU	18
ARTICLE 12 – MODIFICATION DE LA CONSISTANCE OU DES MODALITES D’EXECUTION DU SERVICE	19
Article 12.1 – Modifications temporaires.....	19
Article 12.2 – Modifications liées à des travaux de longue durée	19
Article 12.3 – Modifications à l’initiative de l’Autorité Organisatrice	20
Article 12.4 – Modifications proposées par le Concessionnaire	20
Article 12.5 – Modifications mineures de la consistance des services mises en œuvre par ordre de service.....	21
ARTICLE 13 - CONTINUITE DU SERVICE	21
Article 13.1 – Mesures destinées à assurer la continuité du service	22
Article 13.2 – Mesures destinées à assurer les services de substitution par bus en cas de perturbation de tram	22
ARTICLE 13 BIS : RESPECT DES PRINCIPES D’EGALITE, DE LAICITE ET DE NEUTRALITE	22
ARTICLE 14 – INFORMATION DES USAGERS ET COMMUNICATION	24
Article 14.1 – Principes généraux.....	24
Article 14.2 – Information en cas de modification des conditions d’exploitation	24
Article 14.3 – Documents d’information sur le service.....	25
Article 14.4 – Information à bord des véhicules	27
Article 14.5 – Information maison de la mobilité et du tourisme.....	28
Article 14.6 – Information en phase travaux.....	28
Article 14.7 - Information dans le MaaS – Tac Mobilités	29
ARTICLE 15 – PROMOTION DU RESEAU ET DES SERVICES DE MOBILITE	30
Article 15.1 Grande campagne de promotion de la mobilité.....	30
Article 15.2 Promotion commerciale du réseau.....	30
ARTICLE 16 – SECURITE, GESTION DES CONFLITS	31
Article 16.1 – Dispositions générales	31
Article 16.2 – Prévention et gestion des conflits.....	31
Article 16.3 – Sécurité dans les véhicules – lutte contre le vandalisme.....	31
ARTICLE 17 – RECLAMATIONS	31
ARTICLE 18 - TITRES DE TRANSPORT	32

Article 18.1 – Edition des titres de transport	32
Article 18.2 – Vente des titres de transport	33
Article 18.3 – Matériel de validation et billettique	33
Article 18.4 - Lutte contre la fraude	34
ARTICLE 19 - PUBLICITE	35
Article 19.1 – Principe	35
Article 19.2 – Sur les véhicules	35
Article 19.3 – Sur les documents d’information.....	36
Article 19.4 – Charges et recettes publicitaires.....	36
ARTICLE 20 – QUALITE ET PERFORMANCE DES SERVICES	36
Article 20.1 – Généralités	36
Article 20.2 – Indicateurs de qualité et de performance	36
ARTICLE 21 – PREPARATION DE LA MISE EN SERVICE DE NOUVEAUX PROJETS EN COURS DE CONTRAT	37
ARTICLE 22 – MISSION D’ETUDE ET DE CONSEIL	37
CHAPITRE 3 – MOYENS MATERIELS ET HUMAINS NECESSAIRES A L’EXPLOITATION	39
ARTICLE 23 – MOYENS NECESSAIRES A L’EXPLOITATION MIS A DISPOSITION PAR L’AUTORITE ORGANISATRICE	39
Article 23.1 – Principes généraux	39
Article 23.2 – Inventaire « A » des biens mis à disposition par l’Autorité Organisatrice	39
Article 23.3 – SAEIV et système billettique mis à disposition par l’Autorité Organisatrice	39
ARTICLE 24 – ENTRETIEN ET MAINTENANCE DES BIENS MIS A DISPOSITION PAR L’AUTORITE ORGANISATRICE	40
Article 24.1 – Principes généraux	40
Article 24.2 – Contrôle de l’état des biens par l’Autorité Organisatrice	40
ARTICLE 25 - MOYENS NECESSAIRES A L’EXPLOITATION MIS A DISPOSITION PAR LE CONCESSIONNAIRE	41
Article 25.1 – Principes généraux	41
Article 25.2 – Biens mis à disposition par le Concessionnaire	41
Article 25.3 – Caractéristiques des véhicules	41
Article 25.4 – inventaire « B » des biens mis à disposition par le Concessionnaire.....	42
ARTICLE 26 – ABRIS VOYAGEURS, POTEAUX ET AUTRES BIENS ASSIMILES	42
Article 26.1 – Abris voyageurs	42
Article 26.2 – Poteaux d’arrêts	43
ARTICLE 27 – REGIME DU PERSONNEL	43
Article 27.1 – Principes généraux	43
Article 27.2 – Qualification des conducteurs et des autres agents en contact avec le public	43
Article 27.3 – Manquements aux obligations de sécurité – Suivi des infractions.....	44
Article 27.4 – Assermentation des agents.....	44

Article 27.5 – Reprise du personnel	44
CHAPITRE 4 – REGIME FINANCIER ET FISCAL	45
ARTICLE 28 – PRINCIPES GENERAUX	45
Article 28.1 Début de la Concession.....	45
Article 28.2 Mécanisme financière générale	45
Article 29 – DEFINITION DES CHARGES ET DES RECETTES CONTRACTUELLES D’EXPLOITATION ...	46
Article 29.1 – Recettes contractuelles d’exploitation	46
Article 29.2 – Charges Contractuelles d’exploitation	48
Article 29.3 – Principe du forfait de charges	48
ARTICLE 30 – REMUNERATION POUR INTERESSEMENT A LA QUALITE ET A LA PERFORMANCE...	51
ARTICLE 31 – INTERESSEMENT DU CONCESSIONNAIRE SUR LES RECETTES	51
ARTICLE 32 – TARIFS	52
Article 32.1 Réductions tarifaires exceptionnelles à l’initiative du concessionnaire	52
Article 32.2 Réductions tarifaires à l’initiative de l’Autorité Organisatrice.....	52
Article 32.3 Intermodalité tarifaire	52
Article 32.4 Evolution des tarifs	53
ARTICLE 33 – CAS DE REEXAMEN DES CONDITIONS FINANCIERES	54
Article 33.1 En cas de modifications de la consistance ou des modalités d’exécution du service	54
Article 33.2 En cas d’évolution des tarifs	55
Article 33.3 Clause de rencontre en cas d’évolution des conditions économiques et techniques d’exécution du contrat	56
Article 33.4 – Subventions perçues par le Concessionnaire.....	57
ARTICLE 34 – PARTAGE DES GAINS DE PRODUCTIVITE	57
ARTICLE 35 – MODALITES DE REGLEMENT DES SOMMES DUES PAR L’AUTORITE ORGANISATRICE AU CONCESSIONNAIRE	58
Article 35.1 Règlement du Forfait de Charges	58
Article 35.2 Règlement de la rémunération pour intéressement à la qualité et à la performance	59
Article 35.3 Règlement de la non atteinte de l’Objectif de recettes par le Concessionnaire	59
Article 35.4 – Acceptation et délai des paiements.....	59
ARTICLE 36 – FORME ET CONTENU DE LA FACTURE D’ARRETE DES COMPTES	60
Article 36.1 – Règlement des pénalités	60
Article 36.2 – Règlement des indemnités de réemploi des véhicules.....	60
Article 36.3 – Règlement de l’intéressement sur recettes.....	60
ARTICLE 37 – REGIME FISCAL.....	61
Article 37.1 – Principes généraux	61
Article 37.2 – TVA	61
CHAPITRE 5 – CONTROLE, INFORMATION ET CONSEIL	62
ARTICLE 38 – EXERCICE DU CONTROLE PAR L’AUTORITE ORGANISATRICE	62

ARTICLE 39 – DEVOIR D’INFORMATION ET DE CONSEIL	63
Article 39.1 – Principes généraux	63
Article 39.2 – Moyens de communication.....	63
ARTICLE 40 – REPORTING	64
Article 40.1 – Tableaux de bord trimestriels	64
Article 40.2 – Rapport annuel.....	64
CHAPITRE 6 – GARANTIE, SANCTIONS, CONTENTIEUX	68
ARTICLE 41 – GARANTIE A PREMIERE DEMANDE	68
ARTICLE 42 - PENALITES	68
ARTICLE 43 – PENALITES DE RETARD	69
ARTICLE 44 - MISE EN REGIE	69
ARTICLE 45 – DECHEANCE	69
ARTICLE 46 – MISE EN ŒUVRE DES SANCTIONS	70
ARTICLE 47 - NOTIFICATIONS, MISES EN DEMEURE	70
ARTICLE 48 – REDRESSEMENT, LIQUIDATION, MODIFICATION DE RAISON SOCIALE	70
ARTICLE 49 – REGLEMENT DES LITIGES	70
CHAPITRE 7 – FIN DU CONTRAT	71
ARTICLE 50 – EXPIRATION	71
ARTICLE 51 – RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D’INTERET GENERAL	71
ARTICLE 52 – CONTINUITÉ DU SERVICE EN FIN DE CONTRAT	71
Article 52.1 – Principes généraux	71
Article 52.2 – Continuité des contrats du Concessionnaire conclus avec les tiers.....	71
ARTICLE 53 – REGIME DES BIENS EN FIN DE CONTRAT	72
Article 53-1 – Régime des biens de retour	72
Article 53.2 – Reprise des biens financés par le Concessionnaire.....	72
ARTICLE 54 – REMISE DES DOCUMENTS ET DES FICHIERS	72
ARTICLE 55 - REPRISE DU PERSONNEL	72
ARTICLE 56 : ETHIQUE ET ANTI-CORRUPTION :	73

CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 - FORMATION DU CONTRAT

Article 1.1 – Compétence de l’Autorité Organisatrice

Annemasse-les-Voirons Agglomération, ci-après dénommée l’Autorité Organisatrice ou la Collectivité, exerce la compétence d’autorité organisatrice de la mobilité au sens de l’article L. 1231-1-1 du Code des transports.

Article 1.2 – Gestion du service public de la mobilité

Par la délibération en date du 07 juillet 2021, l’Autorité Organisatrice a décidé que l’exploitation du service public de la mobilité serait confiée à un tiers dans le cadre d’un contrat de concession de service public.

Par une délibération en date du 06 juillet 2022, l’Autorité Organisatrice a approuvé le présent contrat confiant la gestion du service à la société TRANSPORTS PUBLICS DE L’AGGLOMERATION ANNEMASSIENNE, dénommée commercialement TP2A et a autorisé son Président, Jean-Pierre Philibert, à le signer.

La société TP2A accepte de prendre en charge la gestion du service délégué dans les conditions du présent contrat.

ARTICLE 2 – OBJET DE LA CONCESSION

Par le présent contrat, l’Autorité Organisatrice confie au Concessionnaire le soin exclusif d’assurer la gestion et l’exploitation du service public de la mobilité dans le périmètre défini à l’Article 3.

L’Autorité Organisatrice exerce notamment les prérogatives suivantes :

- Définir la politique générale des mobilités, les orientations et l’organisation des services de la mobilité, notamment ceux des transports publics urbains ;
- Déterminer la consistance et les modalités d’exploitation des services ;
- Mettre à disposition les biens mobiliers et immobiliers, les biens matériels et immatériels, marques et logos nécessaires à l’exploitation des services ;
- Déterminer ou homologuer la structure et le niveau des tarifs ;
- Verser une contribution financière forfaitaire annuelle au Concessionnaire ;
- Assurer le contrôle des services.

Elle rend accessible, sous un format ouvert et librement réutilisable, les données essentielles du contrat en application de l’article L. 3131-1 du Code de la commande publique.

La gestion et l'exploitation du service incluent notamment :

- La réalisation de l'ensemble de l'offre de transport telle qu'elle est définie par Annemasse Agglo, en atteignant les objectifs assignés (le service de tramway est exclu du présent contrat) ;
- La mise à disposition et la gestion des moyens humains nécessaires à l'exploitation du service ;
- La mise à disposition des biens mobiliers et immobiliers, des biens matériels et immatériels, nécessaires à l'exploitation du service qui ne seraient pas mis à disposition par la collectivité ;
- La gestion technique et commerciale du service, tenant compte des marchés de prestations passés par ailleurs par la communauté d'agglomération (notamment cas de l'exploitation, de la maintenance des équipements en SAEIV et du système billettique) ;
- L'édition et la vente des titres de transports ;
- La conception et mise en œuvre de la promotion commerciale du réseau ;
- La conception et la mise en œuvre des actions d'information de la clientèle ;
- La gestion des relations avec les usagers ;
- L'information et le conseil de la Collectivité ;
- La production d'études, d'enquêtes, de tableaux de bord et d'outils de suivi du réseau.
- L'entretien la maintenance et la sécurité des biens et équipements nécessaires à l'exploitation du service afin d'assurer leur bon état de fonctionnement tenant compte des marchés de prestations passés par ailleurs par la communauté d'agglomération (notamment le cas de l'entretien et la maintenance des équipements en SAEIV, des équipements du système billettique...) ;
- La gestion et l'exploitation des services de nouvelles mobilités : consignes à vélo, location de vélos et de trottinettes ;
- La gestion et l'exploitation des P+R existants et futurs, dès lors que le contrôle d'accès est opérationnel ;
- L'animation de la Maison de la mobilité et du tourisme pour la partie mobilité ;
- La réalisation de plans de mobilités employeurs et de conseil à la mobilité ; le respect de la réglementation en vigueur pendant la durée du contrat ;
- L'appui à l'autorité organisatrice dans le cadre de la réalisation de plusieurs grands projets et notamment la limitation des contraintes pendant les phases travaux, le maintien du niveau d'offre, l'information et la communication au public.

Le Concessionnaire fournit à l'Autorité Organisatrice, sous format électronique, dans un standard ouvert librement réutilisable et exploitable par un système de traitement automatisé, les données et les bases de données collectées ou produites à l'occasion de l'exploitation du service public faisant l'objet du contrat et qui sont indispensables à son exécution en application de l'article L. 3131-2 du Code de la commande publique.

La gestion du service est assurée par le Concessionnaire à ses risques et périls, dans le respect des principes de continuité, de sécurité et d'égalité de traitement des usagers et de mutabilité en assurant une parfaite qualité du service.

Le régime financier applicable est celui d'un forfait de charge versé au Concessionnaire par l'Autorité Organisatrice, dont les modalités sont définies par le présent contrat.

L'Autorité Organisatrice assure le contrôle du service délégué dans les conditions fixées à l'Article 37.

ARTICLE 3 – PERIMETRE DU SERVICE ET EXCLUSIVITE

Article 3.1 – Périmètre du service

La gestion du service est assurée dans la limite du ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Article 3.2 – Limites à l'exclusivité du service

Le Concessionnaire a le soin exclusif d'assurer la gestion et l'exploitation du service public visé à l'article 2.

L'Autorité Organisatrice autorise le Concessionnaire à conclure avec des tiers tout contrat relatif à des services de transport qui ne sont pas de nature à concurrencer les services qui font l'objet du présent contrat.

Lorsque ces contrats emportent usage de tout ou partie des biens mis à disposition du service, le Concessionnaire doit obtenir l'accord préalable de l'Autorité organisatrice.

Dans ce cas, le Concessionnaire est redevable auprès de l'Autorité Organisatrice des indemnités de réemploi telles que définies à l'Article 36.2.

Les produits annexes tels qu'ils résulteront des services des transports mis en place par le Concessionnaire pour le compte de tiers ne figurent pas parmi les recettes du service délégué en cela qu'ils relèvent d'une activité commerciale accessoire sans rapport avec le service public délégué.

ARTICLE 4 – DUREE

Le présent contrat de concession est conclu du 1^{er} janvier 2023 (ou à sa date de notification si celle-ci est postérieure) au 31 décembre 2029, soit une durée de 7 ans.

ARTICLE 5 - ELECTION DE DOMICILE

Article 5.1 – Autorité Organisatrice

L'Autorité Organisatrice fait élection de domicile à l'adresse suivante :

Annemasse - Les Voirons Agglomération
11 avenue Emile Zola - BP 225 - 74105 ANNEMASSE Cedex

Article 5.2 – Concessionnaire

Le Concessionnaire fait élection de domicile à l'adresse suivante :

TP2A

6 rue des Biches - 74100 Ville-la-Grand

ARTICLE 6 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Article 6.1 – Définition des documents contractuels

Les documents contractuels sont, par ordre de priorité décroissant :

- Le présent contrat
- Les annexes au présent contrat

Annexe 1 : Consistance du service

Annexe 2 : Inventaire « A » (biens de retour mis à disposition par l'Autorité Organisatrice)

Annexe 3 : Maison de la mobilité et du tourisme et, services de mobilité complémentaires

Annexe 4 : Inventaire « B » (biens de reprise et biens propres mis à disposition par le concessionnaire)

Annexe 5 : Programme pluriannuel d'investissement (de la collectivité)

Annexe 6 : Programme pluriannuel d'investissement (du concessionnaire)

Annexe 7 : Gestion des données SAEIV Annemasse Agglomération

Annexe 8 : SAEIV du réseau TAC et missions du Concessionnaire

Annexe 9 : Grille tarifaire

Annexe 10 : Modèle de Tableau de bord

Annexe 11 : Compte d'exploitation prévisionnel

Annexe 12 : Coûts unitaires et Coefficients d'élasticité retenus pour la formation des recettes

Annexe 13 : Calcul de la Variation de la moyenne pondérée des tarifs

Annexe 14 : Subdélégation

Annexe 15 : MaaS et site internet

Annexe 16 : Signalisation des arrêts, liste des abris voyageurs et points d'arrêts

Annexe 17 : Règlement d'utilisation du service

Annexe 18 : Qualité de service

Annexe 19 : Nouveaux projets

Annexe 20 : Attestations d'assurance

Annexe 21 : Garantie à première demande

Annexe 22 : Partage des tâches en matière de maintenance et de renouvellement

Annexe 23 : Justificatif taux de charges patronales

Annexe 24 : Sécurité des biens et des personnes

Annexe 25 : Liste des revendeurs de titres de transports

Annexe 26 : Plan de communication et de marketing détaillé et chiffré

Annexe 27 : Plan de formation du personnel du Concessionnaire détaillé et chiffré

Annexe 28 : Charte graphique et livrée

Annexe 29 : Extrait Kbis de la Société

Annexe 30 : Prestations pouvant être retirées ou ajoutées dans le cadre du contrat initial

Annexe 31 : Animation et suivi des PDME employeurs

Annexe 32 : Substitution des services de la ligne 17 de tramway en cas de perturbation du trafic de tramway

Annexe 33 : Convention de mandat pour l'encaissement des recettes

Annexe 34 : Priorités de desserte et les niveaux de service en cas de perturbation du service

Annexe 35 : Convention tarifaire Léman Pass

- Le mémoire technique et financier présenté par le candidat dans son offre définitive (le dossier d'offre 3du candidat)

Article 6.2 - Primauté

En cas de contradiction entre leurs stipulations, le présent contrat prime sur ses annexes, et les annexes priment sur le mémoire technique et financier du candidat.

Article 6.3 - Interprétation

Les documents contractuels doivent être interprétés sur la base des stipulations du présent contrat, des principes du droit des concessions de service public, des règles générales applicables aux contrats administratifs ainsi que de toute jurisprudence qui interviendrait pendant la durée du contrat.

En cas de doute dans l'interprétation du contrat, les parties engagent une tentative de conciliation préalable, menée par un ou plusieurs experts désignés d'un commun accord et dont la charge est supportée, à parts égales, entre les parties.

A défaut de conciliation dans un délai de quatre (4) mois à compter de la constatation du litige, la partie la plus diligente peut soumettre le litige au Tribunal Administratif compétent.

ARTICLE 7 – CESSION DE CONTRAT

Article 7.1 – Cession de contrat

La cession totale ou partielle du présent contrat est soumise à l'accord préalable, exprès et écrit de l'Autorité Organisatrice portant à la fois sur les conditions de la cession et la qualité du cessionnaire. Le Concessionnaire doit solliciter l'autorisation de l'Autorité Organisatrice par lettre recommandée avec accusé de réception. L'Autorité Organisatrice s'engage à apporter une réponse au Concessionnaire dans un délai de 30 jours sous réserve que la Lettre Recommandée ait été reçue au minimum 60 jours avant la tenue d'un conseil communautaire.

Dans le cas d'une cession du contrat de concession, à la suite d'opérations de restructuration du concessionnaire initial. Le nouveau concessionnaire justifie des capacités économiques, financières, techniques et professionnelles fixées initialement par l'autorité Organisatrice.

Le Concessionnaire ne peut prétendre à aucune indemnisation du fait du refus de cession de la présente convention par l'Autorité Organisatrice.

L'Autorité Organisatrice de la Mobilité peut refuser son autorisation à la cession de la présente convention et ce, au regard des garanties présentées par le cessionnaire ou encore de la remise en cause des éléments essentiels du choix du titulaire initial du contrat.

La cession n'entraîne aucune renégociation de la présente convention.

Article 7.2 – Changement de contrôle

Toute modification de la structure sociale du candidat impliquant un changement de contrôle au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce doit respecter les conditions d'accord préalable défini à l'Article 7.1.

Le Concessionnaire doit présenter les éléments visant à assurer, au regard du changement de contrôle, la continuité du service telle que définie à l'Article 13.

ARTICLE 8 – APPROVISIONNEMENT, SUBDELEGATION, CESSION

Article 8.1 – Contrats de travaux de fournitures ou de services avec des tiers

Le Concessionnaire est responsable de la gestion des approvisionnements, en conformité aux lois et règlements en vigueur.

Tous les contrats passés par le Concessionnaire avec des tiers et nécessaires à la continuité du service public doivent comporter une clause réservant expressément à l'Autorité Organisatrice ou au candidat qu'elle présentera la faculté de se substituer au Concessionnaire à la fin du contrat.

Le Concessionnaire prend toutes précautions utiles dans la conclusion de ses contrats de travaux, de fournitures et de services pour garantir la continuité du service et le meilleur rapport qualité prix de ces prestations. Il organise, le cas échéant, les procédures de publicité et de mise en concurrence dans les conditions prévues par la réglementation. L'Autorité Organisatrice peut demander au Concessionnaire un compte-rendu du déroulement de ces procédures. Le Concessionnaire le lui transmet dans un délai de 15 jours calendaires.

Le Concessionnaire informe l'Autorité Organisatrice, dans le cadre du rapport annuel, de l'ensemble des contrats de prestations conclus avec des entreprises tierces.

Article 8.2 – Subdélégation dans le cadre de l'exploitation du service

Le Concessionnaire peut confier à un tiers l'exécution d'une partie de la présente convention dont il est lui-même titulaire.

Dans ce cadre, le Concessionnaire reste entièrement responsable envers l'Autorité Organisatrice et les tiers du respect et du parfait accomplissement de toutes les clauses et conditions de la présente convention et de la bonne exécution du service subdélégué comme du respect par ses subdélégués des termes de la présente convention et de ses annexes, documents joints et pièces jointes susceptible de leur être appliqués.

Le Concessionnaire est tenu d'obtenir l'accord formel, préalable et écrit de l'Autorité Organisatrice pour toute subdélégation de prestations. Cet accord devra intervenir dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande du Concessionnaire. Passé ce délai, le silence vaut refus.

A cet effet, le Concessionnaire communique à l'Autorité Organisatrice la ligne ou la partie de ligne susceptible d'être subdéléguée et le kilométrage commercial, haut le pied et total correspondant, ainsi que le projet de contrat de subdélégation.

Les dispositions ci avant ne concernent pas le recours à la subdélégation ponctuelle et de courte durée (quinze jours consécutifs maximum) nécessitée par l'obligation de continuité du service public ou motivée par une situation exceptionnelle et/ou une contrainte d'ordre technique ; dans ces cas, le recours à la subdélégation est dispensé d'autorisation préalable mais l'Autorité Organisatrice devra en être informée dans la journée.

D'ores et déjà, le Concessionnaire est autorisé à subdéléguer les prestations évoquées en Annexe 14.

L'ensemble des contrats de subdélégation, actuels et futurs, conclus par le Concessionnaire, comportant les conditions financières de la subdélégation, sont communiqués au moins un mois avant exécution dudit contrat à l'Autorité Organisatrice pour information.

Dans le cadre du rapport annuel, le Concessionnaire informe et transmet systématiquement à l'Autorité Organisatrice tous les contrats de subdélégation.

Les contrats de subdélégation ne peuvent avoir une échéance postérieure à la date de fin du contrat. En cas de résiliation anticipée du présent contrat, les éventuels contrats de subdélégation ou d'affrètement ne sont pas transférés à l'Autorité Organisatrice.

Le Concessionnaire fait son affaire des règlements des litiges liés au contrat de subdélégation et des éventuels litiges qui peuvent en découler. En cas de défaillance du subdélégataire, il garantit la continuité du service et le respect de l'ensemble des stipulations de la présente convention. Le Concessionnaire supporte toutes les dépenses engagées par l'Autorité Organisatrice pour assurer la continuité du service.

En cas d'urgence et en cas de sommes versées par l'Autorité Organisatrice au subdélégataire afin d'assurer la continuité du service public, elles sont immédiatement déduites de la contrepartie forfaitaire versée au Concessionnaire.

Article 8.3 – Respect de la réglementation

Le Concessionnaire doit pouvoir justifier à tout moment du respect de ses obligations légales et peut être amené à fournir, à la demande de l'Autorité Organisatrice, des justificatifs en la matière (inscription au registre des transports, attestation de capacité financière, attestation de capacité professionnelle, etc.).

En tout état de cause, ces justificatifs doivent être fournis dès le début de l'exploitation puis annexés au rapport annuel défini à l'Article 40.

Le Concessionnaire est tenu de se conformer à la législation en vigueur concernant le transport routier de personnes. Il s'engage notamment au respect :

- De la législation sociale applicable au transport et en particulier à la déclaration intégrale à l'URSSAF des heures effectuées ;
- De la convention collective à laquelle il adhère ;
- De la législation fiscale applicable au transport public de voyageurs ;
- De la Loi sur le Handicap et l'Egalité des Chances du 11 février 2005, notamment en ce qui concerne le matériel roulant utilisé par ses sous-traitants et l'information-voyageur ;
- De la protection des données personnelles conformément au RGPD ;
- Arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes dans sa version modifiée

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur, peut donner lieu à une résiliation de plein droit, sans aucune indemnité, du présent contrat dans les conditions prévues à Article 45.

ARTICLE 9 – RESPONSABILITE ET ASSURANCES

Article 9.1 – Responsabilités

Le Concessionnaire est réputé avoir obtenu, au cours de la phase préalable à la contractualisation, tous les éléments d'information lui permettant de s'engager en toute connaissance de cause, à la date de signature de la présente convention, sur l'étendue de ses obligations, de sorte que tous les éléments et leurs incidences financières qui ne sont pas clairement identifiées comme étant à la charge de l'Autorité Organisatrice ou d'une tierce personne sont à sa charge exclusive.

De ce fait, il ne saurait invoquer la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle de l'Autorité Organisatrice au titre de toute pièce ou document ou information qui lui aurait été communiqué ou non communiqué pour la préparation de son offre.

Les contrôles réalisés par l'Autorité Organisatrice, ou toute personne mandatée, ne sauraient exonérer, en aucune façon, le Concessionnaire de sa responsabilité. Ces contrôles ne sauraient, pour quelque motif que ce soit, engager la responsabilité de l'Autorité Organisatrice, ou atténuer la responsabilité du Concessionnaire.

Dès la prise d'effet du présent contrat, le Concessionnaire est responsable du bon fonctionnement du service et assume toutes les responsabilités relevant des pouvoirs laissés à son initiative.

Il fait son affaire personnelle de tous les risques et litiges pouvant provenir du fait de son exploitation et est tenu de réparer les dommages corporels, matériels et immatériels qui pourraient résulter de cette exploitation ou des installations dont il a la charge, tant au niveau de l'Autorité Organisatrice, des usagers du service que des tiers.

En cas de sinistre, il prend immédiatement toute mesure conservatoire tendant à la continuité du service.

La responsabilité de l'Autorité Organisatrice ne pourra être recherchée à l'occasion d'un litige provenant de la gestion du Concessionnaire, ce dernier renonçant par avance à tout recours à l'encontre de l'Autorité Organisatrice ou de ses assureurs.

La responsabilité du Concessionnaire s'étend notamment :

- Aux dommages causés par les agents ou préposés du Concessionnaire dans l'exercice de leurs fonctions,
- Aux dommages causés aux usagers et aux tiers du fait d'un accident ou d'une fausse manœuvre quelles qu'en soient les causes,
- Aux dommages aux biens de l'Autorité Organisatrice mis à disposition du Concessionnaire, 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, ainsi que leur vol ou disparition. En cas de dégradation partielle du bien, le Concessionnaire prendra en charge les réparations du bien.

En cas de perte totale du bien de l'Autorité Organisatrice mis à disposition du Concessionnaire, le Concessionnaire remboursera à l'Autorité Organisatrice le montant de la valeur nette comptable du bien.

Article 9.2 – Obligations d'Assurance

Dispositions générales :

Le Concessionnaire est tenu de couvrir sa responsabilité civile générale, sa responsabilité au regard des missions qui lui sont confiées au titre du présent contrat, sa responsabilité définie à l'article 9.1 ci-avant, et les biens du service (définis à l'Article 23 et suivants) par des polices d'assurance appropriées dont il donne des attestations à l'Autorité Organisatrice et s'engage à lui communiquer sans délai et par écrit toute modification substantielle survenue dans ses polices au cours de l'exécution du contrat.

Les assurances contractées doivent, selon les usages du droit commun, garantir les risques découlant de l'exploitation du transport public et couvrir les biens mobiliers et immobiliers du service.

Le Concessionnaire s'engage à transmettre la présente convention à ses assureurs.

La souscription de la couverture des contrats est effectuée sous la seule responsabilité du Concessionnaire. Il supporte l'effet des franchises et mécanismes similaires (conservations...), de l'insuffisance ou absence de toute garantie, de toutes exclusions, déchéances ou sanctions appliquées par l'assureur.

D'une façon générale, le Concessionnaire renonce et fait renoncer par ses assureurs à tous recours à l'encontre de l'Autorité Organisatrice et de ses assureurs dans le cadre de la survenance d'un sinistre dans le cadre de l'exécution de la présente convention, sauf faute dolosive.

Le Concessionnaire souscrit l'ensemble des couvertures d'assurances conformes aux présentes stipulations préalablement à la signature de la présente convention. L'assureur fait mention de son acceptation des présentes, en attestant avoir reçu une copie du contrat et de ses annexes.

Polices d'assurance et attestations :

Les polices d'assurance doivent comporter une renonciation formelle à tout recours contre l'Autorité Organisatrice au titre des missions confiées au Concessionnaire par le présent contrat.

Au plus tard dans un délai de quinze jours à compter de la notification du contrat et avant tout commencement d'exécution, le Concessionnaire devra produire pour lui et pour ses subdélégués 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 au fur et à mesure les attestations à jour à l'Autorité Organisatrice.

Les attestations d'assurance font apparaître les mentions suivantes :

- Le nom de la compagnie d'assurance,
- Les principales activités garanties,
- Les risques garantis,
- Les montants de chaque garantie,
- Les principales exclusions, les franchises et les plafonds de garantie,
- La période de validité,

Assurances des responsabilités

Le Concessionnaire doit justifier d'une assurance responsabilité civile générale.

Une assurance responsabilité civile véhicule terrestre à moteur, cette dernière offrant, conformément à la réglementation applicable, une garantie illimitée au titre des dommages corporels causés aux tiers et voyageurs transportés telle que l'impose 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).

CHAPITRE 2 – CONDITIONS D’EXPLOITATION DU SERVICE ET MODIFICATIONS

ARTICLE 10 – CONSISTANCE DU SERVICE

Article 10.1 – Consistance du service initial

Le réseau est défini dans l’annexe 1. Il a pour objectif de capter plus d’usagers et de prendre en compte les impacts des projets du tram phase 2, du BHNS gare-Bonne et les 2 nouveaux collèges de Vétraz-Monthoux et de Cranves-Sales.

Les objectifs du réseau sont de :

- Améliorer la hiérarchie du réseau avec 3 types de lignes (structurante, essentielle, secondaire) : augmenter la fréquence plus particulièrement sur les lignes à plus fort potentiel
- Améliorer la connexion avec le tram et le Léman Express
- Améliorer la desserte des centres de Vétraz-Monthoux et de Cranves Sales

Le réseau a fait l’objet d’échanges entre l’agglomération et les communes pour arbitrer des propositions de tracé des lignes et de niveau d’offre.

Dans cet objectif, l’Annexe 1 prévoit pour chaque ligne :

- L’offre kilométrique annuelle en distinguant kilomètres en charge, kilomètres haut-le-pied, et kilomètres techniques,
- La conception générale du réseau et du service (jour de semaine, semaines de vacances et samedi, dimanche et jours de fête),
- Les différents produits proposés ainsi que les moyens qui leurs sont affectés,
- Un plan détaillé de la ligne,
- Les grilles horaires par période,
- Les moyens de production mis en œuvre : graphicages des véhicules, unités d’œuvre détaillées, recours à la subdélégation.

Cette annexe précise l’offre annuelle de référence du service en kilomètres commerciaux.

Ces documents sont tenus à jour par le Concessionnaire en fonction des modifications (création ou suppression d’arrêts ou de lignes, changements d’horaires) qui pourraient intervenir dans les conditions prévues à l’Article 12.

Article 10.2 – Modification de la consistance des services – Cas général

La consistance du service, si elle devait être différente de celle indiquée à l'Annexe 1, est réexaminée de manière conjointe par les parties qui se rencontrent. Ces rencontres sont prévues à l'initiative de l'une ou l'autre des parties et notifiées avec un préavis de 1 mois.

Les parties s'engagent à faire part à tout moment du contrat de tout élément à leur connaissance, susceptible de faire varier la consistance du service.

Les modalités de prise en compte par la Collectivité des conséquences pour le Concessionnaire des modifications de la consistance du service sont fixées aux termes de l'Article 12.

Dès lors qu'elles sont définitives, ces modifications donnent lieu à un avenant. Lorsque les délais ne permettent pas de procéder à un avenant sans mettre en cause la continuité des services, l'Autorité Organisatrice notifie au Concessionnaire une modification temporaire par Ordre de Service jusqu'à la passation de l'avenant.

Dans les cas prévus par l'Article 12.5, les modifications mineures de la consistance des services sont appliquées par le Concessionnaire sur la base d'un ordre de service de l'Autorité Organisatrice.

Article 10.3 - Maison de la mobilité et du Tourisme

La Maison de la Mobilité et du Tourisme est un lieu commun et partagé avec l'Office du Tourisme.

Les prestations de la Maison de la Mobilité et du Tourisme sont les suivantes :

- Accueil mutualisé pour les usagers avec l'office du Tourisme des Monts de Genève,
- Diffusion de l'information voyageur via les canaux suivants flyers, tablette tactile, information du réseau en temps réel sur écrans, totems et écrans extérieurs,
- Vente des titres du réseau TAC et des autres opérateurs (Léman Pass, Oûra, lisha...)
- Animation au sein de l'espace démonstrateur
- Conseil en mobilité
- Location de vélo

Le fonctionnement de la maison de la mobilité et du tourisme est précisé en Annexe 3.

Article 10.4 - Services vélo et trottinettes

Le Concessionnaire est en charge du service de location de vélo situé au sein de la Maison de la Mobilité et du Tourisme ainsi que des autres modes de mobilité tels que les trottinettes. L'exploitation et la commercialisation des parcs à vélo est également à la charge du concessionnaire. Les modalités sont précisées à l'annexe 3.

Article 10.5 - Conseil en mobilité

Le Concessionnaire doit réaliser des plans de Mobilités sur le territoire d'Annemasse Agglomération selon les modalités décrite à l'annexe 32. Il doit également mettre en place du conseil en mobilité selon les modalités décrites à l'annexe 3.

Article 10.6 – MaaS

L'Autorité Organisatrice met à disposition du Concessionnaire un service MaaS dont les fonctionnalités et attentes sont présentées en annexe 15. Ce dispositif est appelé à évoluer.

L'Autorité Organisatrice souhaite être accompagnée dans l'évolution et l'amélioration du MaaS.

A ce titre il appartient au Concessionnaire de :

- Gérer la qualité de l'offre et la gestion du service du MaaS actuel (vente des titres, calcul d'itinéraires, ...) et la mise à jour des données
- Développer l'application en lien avec la technologie Oûra de la Région AURA.
- Une assistance au montage de partenariats avec les acteurs privés de la mobilité tout en proposant un modèle économique faisant participer ces derniers aux développements et aux fonctionnements de l'application intégrant les collectivités partenaires pour la vente sur appli, calcul d'itinéraire. Ainsi enrichir les fonctions supplémentaires à développer et trouver un business modèle
- Une assistance à la mise en place d'un compte mobilité permettant aux usagers de regrouper leurs dépenses mobilité sur une seule application

Il sera demandé au Concessionnaire de reprendre les contrats de gestion du MaaS en cours (voir les annexes 7, 8 et 22).

ARTICLE 11 - DENOMINATION ET IMAGE DU RESEAU

Le Concessionnaire a la charge de la mise en œuvre de l'image du réseau, selon la charte graphique (Annexe 28) de la Collectivité. Il doit s'y conformer dans la présentation de son parc de véhicules, de son antenne commerciale et dans la conception des documents d'information et de promotion qu'il édite, quel qu'en soit le support.

Le Concessionnaire est chargé de faire appliquer, s'il y a lieu, cette image par les prestataires auxquels il subdélègue certains services. Cette obligation ne s'applique pas :

- A la subdélégation ponctuelle et de courte durée nécessitée par l'obligation de continuité du service public ou motivée par une situation exceptionnelle et/ou une contrainte d'ordre technique
- Aux services éventuellement sous-traités à des taxis. Ceux-ci devront toutefois comporter un moyen amovible d'identification de l'appartenance du service au réseau, de type plaque de pare-brise ou magnet, suffisamment efficace.

Tous les agents en contact avec le public doivent avoir une tenue vestimentaire en cohérence avec l'image du réseau, à l'exception des lignes exploitées en subdélégation

ARTICLE 12 – MODIFICATION DE LA CONSISTANCE OU DES MODALITES D’EXECUTION DU SERVICE

Article 12.1 – Modifications temporaires

Les modifications temporaires peuvent résulter d'aléas prévisibles ou non (conditions climatiques, indisponibilités de véhicules de réserve non imputables au Concessionnaire).

Les modifications temporaires (hors cas de situation d'urgence et d'imprévu) à l'initiative de l'Autorité Organisatrice ou des communes concernées sont notifiées au Concessionnaire par courrier ou courriel et s'imposeront à lui sauf cas de force majeure ou problème de sécurité dûment justifiés.

Les modifications temporaires liées à des travaux de voirie ou à des manifestations prévues à l'avance sont étudiées et mises en œuvre par le Concessionnaire sur instruction de l'Autorité Organisatrice ou des communes concernées, et approuvées par celle-ci par courrier, ou courriel dans un délai de 7 jours après leur transmission.

L'absence de réponse dans ce délai équivaut à une approbation.

Les modifications temporaires liées à des problèmes d'exploitation non imputables au Concessionnaire, ainsi que les cas de situations d'urgence et d'imprévu, sont mises en œuvre par le Concessionnaire qui en prévient l'Autorité Organisatrice par courrier, ou courriel dans les 3 heures ouvrées suivant leur entrée en vigueur, en les justifiant.

L'Autorité Organisatrice peut alors exiger des adaptations ou la suppression de ces modifications.

Article 12.2 – Modifications liées à des travaux de longue durée

En cas de réalisation de travaux d'une durée supérieure à 3 semaines et selon l'ampleur des travaux et des lignes concernées, la procédure suivante est mise en œuvre.

Le Concessionnaire est informé dans un délai de 2 mois de la programmation des travaux, afin de lui permettre de mettre en œuvre les solutions les moins pénalisantes pour la clientèle et l'organisation de l'exploitation.

Les travaux d'extension de tramway sont prévus durant l'exécution du présent contrat. Les services seront maintenus pendant cette période. Le Concessionnaire peut faire des propositions d'adaptation de certains services à coût constant.

Les étapes successives liées aux travaux font l'objet par le Concessionnaire d'une étude et d'une proposition globale, en fonction des contraintes et du planning définis par l'Autorité Organisatrice. Cette étude intègre la réévaluation des engagements de dépenses et de recettes correspondants. Cette proposition est présentée à l'Autorité Organisatrice, et approuvée par elle dans un délai de 15 jours.

Dès lors qu'elles sont définitives, ces modifications donnent lieu à un avenant. Lorsque les délais ne permettent pas de procéder à un avenant sans mettre en cause la continuité des services, l'Autorité Organisatrice notifie au Concessionnaire une modification temporaire par ordre de service jusqu'à la passation de l'avenant. Dans ce cas, l'Autorité Organisatrice peut décider le versement d'un complément de Forfait de Charges exceptionnel lié aux modifications de services dues aux travaux afin d'assurer le maintien de l'équilibre économique initial du présent contrat. Ce complément exceptionnel est placé dans le champ de la TVA.

En cas de diminution de la vitesse commerciale du réseau de bus de plus de 2% suite à des travaux de longue durée, les dispositions prévues à l'article 33.3 s'appliquent.

Dans les cas prévus par l'Article 12.5, les modifications mineures de la consistance des services sont appliquées par le Concessionnaire sur la base d'un ordre de service de l'Autorité Organisatrice.

Les adaptations mineures, liées à la réalité de l'avancement du chantier, sont régies par les dispositions de l'Article 12.1.

En cas de motivations liées à des travaux de longue durée, les conditions financières du présent contrat sont modifiées conformément à l'article 33.1.

Les usagers sont informés dans les conditions de l'article 14.6.

Article 12.3 – Modifications à l'initiative de l'Autorité Organisatrice

L'Autorité Organisatrice peut imposer en cours de contrat des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation du service. Ces modifications peuvent concerner les lignes ou services existants ou à créer dans le périmètre de compétence de l'Autorité Organisatrice.

Dès lors qu'elles sont définitives, ces modifications donnent lieu à un avenant.

Lorsque les délais ne permettent pas de procéder à un avenant sans mettre en cause la continuité des services, l'Autorité Organisatrice notifie au concessionnaire une modification temporaire par ordre de service jusqu'à la passation de l'avenant.

Dans les cas prévus par l'Article 12.5, les modifications mineures de la consistance des services sont appliquées par le concessionnaire sur la base d'un ordre de service de l'Autorité Organisatrice.

En cas de modification de l'offre de mobilité, le Concessionnaire est chargé de l'information des usagers dans les conditions définies à l'Article 14.2 du présent contrat.

En cas de modifications à l'initiative de l'Autorité Organisatrice, les conditions financières du présent contrat sont modifiées conformément à l'Article 33.

Article 12.4 – Modifications proposées par le Concessionnaire

De son côté, dans le cadre de sa mission de conseil prévue à l'Article 22, le Concessionnaire peut proposer à l'Autorité Organisatrice des modifications relatives à la consistance ou aux modalités des services et visant à améliorer ceux-ci.

La procédure de modification est la suivante :

- Proposition de modifications et étude d'impact détaillée : le Concessionnaire communique à l'autorité délégante ses propositions de modification, accompagnées des études détaillées d'impact attendu tant en matière d'offre de services, d'heures de travail effectif et de moyens, de coûts, de fréquentation que de recettes, en précisant les méthodes de calcul employées. Ces modifications sont présentées pour avis à l'Autorité Organisatrice au moins 1 mois avant la proposition de mise en service ;
- Négociations : les parties se concertent sur les conditions de mise en œuvre des modifications projetées et leur impact en termes de coût, de délai, de l'offre de service et des recettes attendues du trafic. L'Autorité Organisatrice demeure seule compétente pour décider de la mise en œuvre de ces améliorations et de leur planning.

Dès lors qu'elles sont définitives, ces modifications donnent lieu à un avenant. Lorsque les délais ne permettent pas de procéder à un avenant sans mettre en cause la continuité des services, l'Autorité Organisatrice notifie au Concessionnaire une modification temporaire par ordre de service jusqu'à la passation de l'avenant.

Dans les cas prévus par l'Article 12.5, les modifications mineures de la consistance des services sont appliquées par le Concessionnaire sur la base d'un ordre de service de l'Autorité Organisatrice.

Article 12.5 – Modifications mineures de la consistance des services mises en œuvre par ordre de service

Afin de faciliter la mise en œuvre du contrat et son adaptation aux besoins du territoire, des modifications mineures de la consistance des services sont appliquées par le Concessionnaire dans le cadre d'un ordre de service émis par l'Autorité Organisatrice, et sous réserve de l'accord du Concessionnaire.

L'ordre de service précise les modalités de ces modifications, les dates de mise en œuvre et l'impact sur les conditions économiques du contrat dans le cadre de l'Article 33.1.

Ces modifications mineures de la consistance des services sont les suivantes :

- Modifications liées au projet de « Maison de la Mobilité et du Tourisme », et notamment : définition des horaires, des actions marketing, des modalités d'animation, des services à la mobilité proposés, des tarifs appliqués, intégration de recettes supplémentaires, développement de partenariats avec les autres collectivités du Pôle Métropolitain du Genevois Français, etc. ;
- Adaptations prévues au contrat mais dont la date de mise en service n'est pas décidée à la date de début d'exécution du contrat, et dont les cas limitatifs sont définis à l'Annexe 30. Ces modifications peuvent donner lieu au versement par l'Autorité Organisatrice au Concessionnaire soit du montant indiqué à l'Annexe 30 soit d'un complément de Forfait de Charges, dans les conditions prévues à l'Article 33.1.2 ;
- Adaptations mineures et à la marge de la consistance des services (modifications de lignes ou services scolaires, réorganisation de certaines prestations, transfert de petits investissements type petit outillage, etc.).

Ces modifications donnent lieu au versement par l'Autorité Organisatrice d'un ou de plusieurs compléments de Forfait de Charges afin d'assurer le maintien de l'équilibre économique du présent contrat dans le cadre de l'Article 33.1.

Cette ou ces contributions complémentaires sont placées dans le champ de la TVA.

ARTICLE 13 - CONTINUITE DU SERVICE

Le Concessionnaire est tenu d'assurer la continuité du service public délégué, quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure.

La force majeure est définie par tout fait qui ne pouvait pas être prévu, ni empêché par les parties, qui est totalement indépendant de leur volonté et qui rend l'exécution du contrat absolument impossible, de manière temporaire ou définitive. Ce peut être notamment en raison de conditions climatiques rendant la circulation impossible (verglas ou inondations), de manifestations sur la voie publique, de travaux de voirie, d'accidents, etc.

L'exercice du droit de retrait, au sens de l'article L.4131-1 du Code du travail et suivants, par le personnel de conduite du Concessionnaire constitue une cause exonératoire de responsabilité.

Les grèves du personnel du Concessionnaire ou de ses sous-traitants ne sont pas considérées comme cas de force majeure.

De façon générale, le Concessionnaire informe immédiatement l'Autorité Organisatrice de toute perturbation ou risque de perturbation du service.

En cas de grève de son personnel, le Concessionnaire est tenu, dès qu'il en a connaissance, d'aviser l'Autorité Organisatrice et les usagers.

Article 13.1 – Mesures destinées à assurer la continuité du service

Sauf les cas de force majeure, le Concessionnaire doit s'efforcer avec les moyens disponibles et/ou avec le concours d'autres entreprises de transport, d'assurer les services conformément aux dispositions contractuelles.

En cas d'incapacité du Concessionnaire à assurer totalement ou partiellement le service, celui-ci supporte toutes les dépenses engagées par l'Autorité Organisatrice pour assurer provisoirement le service, après mise en demeure non suivie d'effet sous 48 heures.

Dans l'hypothèse où un service ne peut être exécuté ou ne peut l'être qu'avec une modification de ses caractéristiques, ainsi qu'en cas d'incident ou d'accident ayant pu mettre en cause la sécurité, le Concessionnaire est tenu d'informer sans délai l'Autorité Organisatrice.

En cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic (conditions de météo exceptionnelles), le Concessionnaire, dans les conditions prévues par L. 1114-3 du Code des transports :

- Met en œuvre la procédure de prévention des conflits applicable,
- Exécute le service en conformité avec les priorités de desserte et les niveaux de service proposés par le Concessionnaire (annexe 34) et validés par l'Autorité Organisatrice, met en œuvre et adapte, après approbation par l'Autorité Organisatrice, un plan de transport et un plan d'information des usagers. Un bilan et une évaluation financière d'exécution de ces plans sont communiqués à l'Autorité Organisatrice.

En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transport adapté ou du plan d'information des usagers, le Concessionnaire, s'il est directement responsable du défaut d'exécution, peut se voir appliquer les pénalités prévues à l'Article 42 et assure la prolongation de validation, l'échange ou le remboursement des titres qui n'ont pu être utilisés.

Article 13.2 – Mesures destinées à assurer les services de substitution par bus en cas de perturbation de tram

Le Concessionnaire, à la demande de l'Autorité organisatrice, assurera l'organisation des services de substitution par bus en cas de perturbation de tram afin d'assurer la continuité des services de l'exploitation de la ligne 17.

Les différentes configurations et les services à assurer sont définis en annexe 34

Ces services font l'objet d'une rémunération estimée sur la base des ratios fixés en annexe 12.

ARTICLE 13 BIS : RESPECT DES PRINCIPES D'EGALITE, DE LAICITE ET DE NEUTRALITE

Conformément à la loi n°2021-1109 du 24 août 2021 confortant le respect des principes de la République, le Concessionnaire doit prendre les mesures nécessaires permettant :

- d'assurer l'égalité des usagers vis-à-vis du service public ;
- de respecter les principes de laïcité et de neutralité dans le cadre de l'exécution de ce service.

Le Concessionnaire doit s'assurer que l'ensemble du personnel participant à l'exécution du service public et toutes autres personnes sur lesquelles il exerce une autorité hiérarchique ou un pouvoir de direction :

- s'abstiennent de manifester leurs opinions politiques ou religieuses ;
- traitent de façon égale toutes les personnes, en particulier les usagers du service ;
- respectent la liberté de conscience et la dignité de ces personnes.

Le Concessionnaire veille également à ce que les personnes auxquelles il confie une partie de l'exécution du service objet du présent contrat respectent les obligations susmentionnées.

Il s'assure que les contrats de subdélégation conclus à ce titre comportent des clauses rappelant ces obligations à la charge de ses cocontractants. Le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante chacun des contrats de subdélégation ayant pour effet de faire participer le sous-traitant à l'exécution du service public.

Il informe sans délai l'Autorité Concédante des manquements aux principes d'égalité, de laïcité et de neutralité dont il a connaissance, ainsi que des mesures qu'il a prises ou entend mettre en œuvre afin d'y remédier.

Lorsqu'elles ont méconnu les principes d'égalité, de laïcité ou de neutralité, l'Autorité Concédante peut exiger que les personnes affectées à l'exécution du service public soient mises à l'écart de tout contact avec les Usagers du Service. Le Concessionnaire veille à ce que cette prérogative lui soit reconnue par les clauses des contrats de subdélégation.

Lorsque le Concessionnaire méconnaît les obligations susvisées, l'Autorité concédante le met en demeure d'y remédier dans le délai qu'il lui prescrit.

Si la mise en demeure s'avère infructueuse, l'Autorité Concédante se réserve la faculté de mettre en œuvre les sanctions prévues au Chapitre 6.

ARTICLE 14 – INFORMATION DES USAGERS ET COMMUNICATION

Article 14.1 – Principes généraux

Le Concessionnaire met tout en œuvre pour délivrer aux usagers une information exhaustive concernant le service dans les meilleures conditions d'accessibilité, de régularité et de rapidité, y compris en cas de grève ou d'interruption du service.

L'information diffusée au public doit regrouper, dans toute la mesure du possible, tous les services utilisables confiés au Concessionnaire.

L'autorité organisatrice met à disposition du Concessionnaire (liste non exhaustive) :

- Un SAEIV,
- Un MaaS.
- Un site internet.

Leurs fonctionnalités et caractéristiques sont décrites en annexe 15 et en annexe 7 (SAEIV).

Article 14.2 – Information en cas de modification des conditions d'exploitation

Les usagers doivent être informés, par les moyens les plus appropriés, des modifications et suppressions temporaires de services.

Lorsque des changements importants sont apportés aux conditions d'exploitation, le public en est avisé au moins huit jours à l'avance par des affiches, avis de presse ou tout autre moyen approprié.

En cas de conflit social ou de forte perturbation affectant l'ensemble du réseau, le Concessionnaire s'engage à utiliser les moyens d'information appropriés pour communiquer les informations mises à jour selon l'évolution de la situation, et sur la qualité d'information donnée aux voyageurs :

- 48 heures avant le début de la perturbation, le Concessionnaire communique publiquement les prévisions générales de circulation sur les lignes du réseau,
- La veille de la perturbation, le Concessionnaire indique la nature des perturbations envisagées par ligne en précisant si le service sera assuré, perturbé ou non assuré.

En cas de déviations liées à des situations prévisibles impliquant la non-desserte ou le déplacement d'arrêts ou de stations, le Concessionnaire informe obligatoirement 24h avant les voyageurs au moyen des dispositifs appropriés, parmi lesquels :

- Message d'information dans la rubrique adéquate du site Internet du concessionnaire,
- Mettre à jour l'information sur les canaux ayant le temps réel,
- Information sur le MaaS,
- Message d'information sur le système d'information embarqué,
- Alerte mail et sms,
- Information de toutes les mairies des communes desservies par le réseau par mail et sms,
- Communiqué de presse,
- Diffusion sur des chaînes de radio locale,
- Affichage dans la maison de la mobilité et du tourisme,
- Bornes d'informations voyageur.

Les informations délivrées préciseront les modalités du report : localisation de l'arrêt desservi avec plan d'accès, date de fin prévisionnelle de la perturbation, fréquences...

En cas de déviations liées à des situations imprévisibles, le Concessionnaire informe les voyageurs en temps réel par les moyens appropriés, parmi lesquels :

- Message d'information dans la rubrique adéquate du site Internet du concessionnaire,
- Mettre à jour l'information sur les canaux ayant le temps réel,
- Information sur le MaaS,
- Message d'information sur le système d'information embarqué,
- Alerte mail et sms,
- Information de la mairie de la commune concernée par mail et sms,
- Information des radios locales en cas de situation exceptionnelle.

Le cas échéant, le Concessionnaire est en charge la réédition de l'ensemble des documents à modifier.

Article 14.3 – Documents d'information sur le service

Article 14.3.1 Principes généraux

Le Concessionnaire édite, tient à jour et diffuse les documents d'information relatifs à la consistance des services offerts et aux conditions tarifaires.

Ceux-ci répondent aux besoins d'accessibilité des PMR dans leur diversité (non voyant, sourd, handicap physique et mental) dans le cadre de l'information-voyageur.

Le Concessionnaire tient à la disposition de l'Autorité Organisatrice un nombre suffisant d'exemplaires pour ses besoins propres, ainsi que les fichiers informatiques (du Concessionnaire ou de son imprimeur) correspondants que l'Autorité Organisatrice pourra utiliser pour ses propres publications.

Le Concessionnaire s'assure que l'ensemble des informations relatives au réseau et aux services de la mobilité seront également disponibles sur son site internet

L'Autorité Organisatrice dispose d'un droit de regard sur les documents produits.

Les frais d'édition, de reprographie et de diffusion sont à la charge du Concessionnaire, le budget alloué doit apparaître dans le montant du plan marketing.

Article 14.3.2 Plan du réseau

Le Concessionnaire édite conformément à la charte graphique de l'Autorité Organisatrice, et après approbation de l'Autorité Organisatrice, un plan général et exhaustif du réseau.

Au minimum les formats suivants sont édités : un format pour l'affichage dans les abris voyageurs et un pour une diffusion auprès des usagers. Les formats numériques doivent être disponibles et téléchargeables depuis le site internet du Concessionnaire.

Le plan est mis à jour au minimum une fois par an si aucune modification n'est intervenue. Une mise à jour à une fréquence supérieure sera demandée au Concessionnaire en cas de modification du réseau sans surcoût.

Article 14.3.3 Fiches horaires par lignes

Le Concessionnaire fait réaliser, à ses frais, conformément à la charte graphique, après approbation de l'Autorité Organisatrice une fiche horaires par ligne comprenant au minimum :

- Un tracé de la ligne prenant en compte les difficultés de repérage des PMR et de certains publics,
- Les conditions tarifaires générales et la carte Oûra
- Les horaires par arrêt
- Les modalités de prise en charge des usagers pour les lignes à la demande
- L'adresse du site Internet en charge de la communication sur le service, et l'information sur l'appli TAC Mobilités,
- Le numéro d'appel téléphonique (et le mail) du service clientèle où l'utilisateur peut obtenir toute information utile pour préparer son trajet ou en cas de perturbation l'adresse du service clientèle
- Les horaires de la maison de la mobilité et du tourisme et la liste des dépositaires

Les coordonnées seront fournies sous forme compréhensible pour tous.

Article 14.3.4 Guide la mobilité du territoire appelé « Les INDISPENSABLES »

- Ce guide regroupe les informations utiles à la mobilité sur le territoire en 8 points : Les communes desservit et le système zonale
- Les titres et la tarification solidaire
- Les supports de titre
- Les lieux de vente
- Les grandes lignes de présentation du Léman express, du tram, du réseau de bus, des P+R, de l'auto partage, du covoiturage, et du vélo sur le territoire
- Les grands principes d'utilisation du transport en commun
- Les services de la Maison de la Mobilité et du Tourisme

Article 14.3.5 Information aux points d'arrêt

Abris-voyageurs

Il incombe au Concessionnaire de fournir et remplacer en tant que de besoin (dans un délai maximum de 7 jours en cas de dégradation) l'affichage aux points d'arrêt, qui comprend au minimum :

- Le nom de l'arrêt,
- Un plan général du réseau mentionnant tous les points d'arrêt et la localisation des dépositaires,
- La représentation symbolique des lignes desservant l'arrêt (« thermomètre ») et le positionnement du point d'arrêt,
- Les horaires de passage à l'arrêt concerné,
- Les conditions tarifaires générales,
- Le numéro d'appel téléphonique, le mail du service clientèle où l'utilisateur peut obtenir toute information utile pour préparer son trajet ou en cas de perturbation l'adresse du service clientèle accompagné du lien vers le MaaS
- L'adresse du site Internet et de l'appli,

Par ailleurs, le Concessionnaire est responsable de la gestion des entêtes indiquant le nom de l'arrêt et les lignes desservant l'arrêt. Elles doivent être tenues à jour et remplacées en tant que besoin.

Si les arrêts situés sur le territoire de l'Autorité Organisatrice sont utilisés par plusieurs réseaux de transport, le Concessionnaire n'entretient que l'information relative aux lignes du réseau de l'Autorité Organisatrice.

Si les arrêts sont situés hors du territoire de l'Autorité Organisatrice, le Concessionnaire maintient l'information relative aux lignes du réseau de l'Autorité Organisatrice.

Poteaux d'arrêt

Il incombe au Concessionnaire de fournir et remplacer en tant que de besoin (dans un délai maximum de 7 jours en cas de dégradation) l'affichage aux points d'arrêt, qui comprend au minimum :

- Le nom de l'arrêt,
- La représentation symbolique des lignes desservant l'arrêt (« thermomètre ») et le positionnement du point d'arrêt,
- Les horaires de passage à l'arrêt concerné,
- Les conditions tarifaires générales,
- Un plan général du réseau mentionnant tous les points d'arrêt et la localisation des dépositaires.
- Le numéro d'appel téléphonique, le mail du service clientèle où l'utilisateur peut obtenir toute information utile pour préparer son trajet ou en cas de perturbation l'adresse du service clientèle accompagné du lien vers le MaaS,
- L'adresse du site Internet et de l'appli,

Par ailleurs, le Concessionnaire est responsable de la gestion des entêtes indiquant le nom de l'arrêt et les lignes desservant l'arrêt. Elles doivent être tenues à jour et remplacées en tant que besoin.

Certaines stations, sont équipées d'une borne d'information voyageurs dynamique. Ces bornes reliées au système d'aide à l'exploitation du Concessionnaire, indiquent le temps d'attente du prochain bus, ainsi que l'indication des perturbations. Le Concessionnaire pourra également diffuser, à son initiative ou sur demande de l'Autorité Organisatrice, des messages de nature commerciale concernant le réseau, ou des annonces à caractère informatif et culturel, à l'exclusion de toute publicité. Les messages affichés devront faire l'objet d'une approbation préalable de l'Autorité Organisatrice au moins 7 jours avant leur mise en place.

Article 14.4 – Information à bord des véhicules

Les dispositifs d'information des voyageurs embarqués à bord des véhicules doivent être conformes à la réglementation en vigueur. Une attention particulière doit être portée à la qualité (écoute, lisibilité et propreté) de ces dispositifs qui seront systématiquement remplacés après une éventuelle dégradation (usure, graffitis, ...) s'agissant des dispositifs d'informations statiques. Concernant les informations dynamiques, les dispositifs seront remplacés sous 3 jours après une éventuelle dégradation (lorsque le stock de matériel existe). Dans le cas contraire, le Concessionnaire est tenu de contacter le fournisseur du matériel au plus tard le lendemain de la constatation dégradée et d'en informer en même temps l'autorité organisatrice.

L'accueil des usagers est un élément primordial du confort. A cet égard, le Concessionnaire veille à ce que le conducteur accueille les usagers de façon aimable, et leur apporte toute l'information dont ils ont besoin. Outre les renseignements apportés verbalement par le conducteur, celui-ci s'assure du bon fonctionnement et de l'exactitude des supports de communication et d'information mentionnés ci-dessus.

Article 14.5 – Information maison de la mobilité et du tourisme

La Maison de la Mobilité doit être équipée d'une enseigne comprenant le logo du réseau (marque commerciale) et de l'Autorité Organisatrice.

Les usagers doivent pouvoir y trouver l'ensemble des documents sur le service, mentionnés à l'Article 14.3 Ils sont également informés des perturbations temporaires.

Le concessionnaire doit pouvoir en permanence :

- Accueillir les voyageurs,
- Les renseigner sur les horaires, les tarifs, les déplacements assurés par le concessionnaire,
- Les conseiller sur les titres de transport adaptés,
- Leur délivrer les titres de transport et abonnements demandés.

Le concessionnaire veille à la propreté, la luminosité, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et la disposition intérieure de l'agence.

Les coûts et le fonctionnement de l'agence commerciale sont précisés en Annexe 3.

Article 14.6 – Information en phase travaux

Le Concessionnaire s'engage à maintenir pendant les travaux un service de transport aussi performant et attractif que possible et à apporter son appui à l'Autorité Organisatrice.

Le Concessionnaire communiquera les éventuelles adaptations de services pour la période des travaux d'extension du tram, elles devront être préalablement soumises à la validation de l'autorité organisatrice.

Article 14.6.1 Documents d'information

Le Concessionnaire assure la mise à jour et la diffusion, des documents d'information décrits à l'Article 14.3, conformément à la charte graphique. En phase travaux et en phase d'exploitation, dès la date de mise en service fixée selon les modalités de l'Article 21.1, le Concessionnaire est en charge de la réédition de l'ensemble des documents à modifier.

Article 14.6.2 Information en cas de modifications ou de suppressions temporaires de services

Le Concessionnaire assure l'information du public en cas de modifications des services (déviations, changement des horaires...) induites par les travaux selon les modalités suivantes :

- Lorsque le Concessionnaire est averti par l'Autorité Organisatrice d'une modification des services, il en avise le public par tout moyen approprié ;
- 8 jours avant le début de la modification, le Concessionnaire en avise le public par tout moyen approprié ;
- 48 heures avant le début de la perturbation, le Concessionnaire communique publiquement les prévisions générales de circulation sur les lignes du réseau par tout moyen approprié.

Le Concessionnaire détaille la nature des modifications apportées par ligne et les modalités du report (localisation de l'arrêt desservi avec plan d'accès, date de fin prévisionnelle de la perturbation, fréquences...) en précisant si le service sera assuré, perturbé ou non assuré.

Lorsque l'Autorité Organisatrice organise des réunions publiques d'information, le Concessionnaire s'engage à en informer les usagers du réseau, dans un délai de (7) jours ouvrés après en avoir été informé, par tout moyen approprié.

Le Concessionnaire assure l'information du public notamment par les moyens suivants :

- Message d'information dans la rubrique adéquate du site Internet du concessionnaire,
- Mettre à jour l'information sur les canaux ayant le temps réel,
- Information sur le MaaS,
- Message d'information sur le système d'information embarqué,
- Alerte mail et sms,
- Information de toutes les mairies des communes desservies par le réseau par mail et sms,
- Communiqué de presse,
- Diffusion sur des chaînes de radio locale,
- Affichage dans la maison de la mobilité et du tourisme.
- Bornes d'informations voyageur

La mise à jour des documents est à réaliser, dans un délai de 24 heures pour toute information liée à des événements particuliers affectant le réseau ou encore dans un délai de 15 jours en cas de modification de la consistance du service et le non respect de ces délais peut entraîner la mise en place des pénalités prévues à l'Article 42.

Le Concessionnaire s'engage à répondre aux demandes des usagers sur le numéro d'appel téléphonique et sur le mail du service clientèle.

Article 14.6.3 Information sur le site internet

Le concessionnaire doit organiser et mettre à jour le site Internet du réseau selon les modalités décrites à l'annexe 15.

L'ensemble des informations contenues sur le site Internet est tenu à jour à chaque évolution de la consistance du service.

Conformément au tableau de suivi de la qualité de service prévu en Annexe 18 une absence de mise à jour de l'un des composants de la consistance du service au premier jour de chaque nouvelle période, dans un délai de 24 heures pour toute information liée à des événements particuliers affectant le réseau (mouvements de grèves, déviations suite à travaux...) ou encore dans un délai de 15 jours en cas de modification de la consistance du service en cours de période entraîne la mise en place des pénalités prévues à l'Article 42 ;

Le Concessionnaire s'engage à créer un espace dédié aux informations sur les Travaux pour les chantiers d'envergure, notamment ceux de tram, sur le site internet indiquant :

- Les modifications ou suppressions de services et les modalités du report,
- Les aménagements prévus par la Collectivité en phase travaux,
- Un plan du réseau restructuré, le cas échéant.
- Le lien vers la page projet du site internet d'Annemasse agglomération

Article 14.7 - Information dans le MaaS – Tac Mobilités

L'application MaaS TAC Mobilités possède des fonctionnalités d'informations en temps réel.. L'Information aux usagers sur cet outil doit être importante en cas de perturbations.

ARTICLE 15 – PROMOTION DU RESEAU ET DES SERVICES DE MOBILITE

Article 15.1 Grande campagne de promotion de la mobilité

Le Concessionnaire doit prévoir des campagnes de promotion du réseau et des services de mobilité au grand public (entre 2 et 3 par an)

Ces campagnes de promotion font l'objet d'un plan marketing avec budget spécifique et ils doivent être validés par l'Autorité Organisatrice.

Ces campagnes seront réalisées conformément au programme détaillé en Annexe 26.

Il est également prévu que les flancs et arrières de bus soient utilisés par l'Autorité Organisatrice, selon un calendrier qui sera présenté en réunion de travail avec le Concessionnaire, tel que prévu à l'article Article 19.

Article 15.2 Promotion commerciale du réseau

Les opérations promotionnelles à caractère directement commercial relèvent de l'initiative et de la responsabilité du Concessionnaire qui présente à l'Autorité Organisatrice, pour avis, un programme annuel prévisionnel dont l'élaboration fera l'objet d'une réunion de travail entre le Concessionnaire et l'Autorité Organisatrice.

Ce programme détaillera :

- Les actions promotionnelles visant à inciter les résidents des communes desservies par les lignes à emprunter les transports publics ou utiliser les services de mobilité complémentaires,
- Les actions de communication par voie d'affiches, de prospectus ou de tout autre document écrit ou digital, diffusés auprès de la population concernée par lesdites lignes ou les services de mobilité complémentaires en précisant à minima les segments de clientèle ciblés, les périodes favorables à ces actions, les messages spécifiques en fonction des différentes cibles...
- Les actions commerciales permettant de sensibiliser certains publics (élèves CM2, PMR, salariés, touristes, nouveaux arrivants) et de fidéliser la clientèle,
- Le budget de chacune des opérations,
- Les objectifs de trafic et de recettes consécutives à ces actions et les indicateurs de suivi.
- Les animations et les événements
- Les actions en lien avec les plans de mobilités

Un bilan annuel des opérations réalisées et des résultats obtenus est fourni dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 40. Pour un meilleur suivi, le Concessionnaire présentera également un bilan partiel des opérations lors de la présentation du programme marketing de l'année suivante.

L'Autorité Organisatrice aura toute liberté de contrôler la réalité des sommes effectivement dépensées par le Concessionnaire et de faire évaluer par ses propres services ou bien par un expert qualifié l'opportunité et l'efficacité des actions entreprises.

Par ailleurs, le Concessionnaire s'engage à participer activement à toute opération de promotion ou événements décidée par l'autorité organisatrice.

Préalablement à la mise en œuvre des opérations promotionnelles, le Concessionnaire présente, pour avis, à l'Autorité Organisatrice les projets et documents supports. L'Autorité Organisatrice peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de présentation, demander des modifications concernant lesdits documents. Passé ce délai, l'Autorité Organisatrice est réputée accepter les projets et documents supports présentés par le Concessionnaire.

En cas de désaccord sur la responsabilité d'une action de communication, l'Autorité Organisatrice est souveraine pour déterminer ce qui relève de sa responsabilité et de celle du Concessionnaire.

ARTICLE 16 – SECURITE, GESTION DES CONFLITS

Article 16.1 – Dispositions générales

Le Concessionnaire est responsable de la sécurité sur l'ensemble du réseau et des services réalisés, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article 16.2 – Prévention et gestion des conflits

En particulier, il est important que les éventuels litiges ou conflits avec les usagers et plus généralement le public soient convenablement gérés.

À cet effet, le Concessionnaire s'engage à mettre en œuvre une politique de gestion des relations avec les usagers, et de prévention et le cas échéant de résolution des éventuels conflits dans les meilleures conditions.

Article 16.3 – Sécurité dans les véhicules – lutte contre le vandalisme

Sous l'autorité des services de l'Autorité Organisatrice et en parfaite coordination avec les forces de l'ordre et les services municipaux, le Concessionnaire mène des actions de prévention et de sensibilisation et prend toutes les mesures techniques destinées à lutter contre le vandalisme et à identifier les éventuels auteurs de trouble.

L'ensemble des actions menées par le Concessionnaire figure en Annexe 24.

Il supporte les conséquences des vols et actes de malveillance dans les conditions du droit commun.

ARTICLE 17 – RECLAMATIONS

Le Concessionnaire met en place, en partenariat avec la Collectivité, une procédure de gestion des observations et réclamations du public, facilement accessible, et dont le public doit connaître l'existence et les modalités de fonctionnement. Il met en place une plateforme en ligne de gestion des réclamations.

La procédure présente les modalités de la réponse à apporter en précisant ce qui relève d'une réponse du Concessionnaire et ce qui relève d'une réponse de la collectivité. Il met également en œuvre la procédure de dépôt de plainte pour les personnes à mobilité réduite, telle que prévue par la loi du 11 février 2005.

L'ensemble des réclamations doit être consigné sur registre spécial, tenu à la disposition de l'Autorité Organisatrice, avec mention :

- Du nom et de la qualité de la personne qui émet une réclamation,
- De la date, de l'heure, du lieu de la réclamation ainsi que de l'identité de l'agent qui en a reçu notification,
- De la nature des observations faites (favorables ou critiques), et des suggestions,
- Des suites données.

Une analyse de ces réclamations et des suites qui leur ont été données fera l'objet d'une note de suivi mensuel, figurera dans le tableau de bord trimestriel et dans le rapport annuel.

Le suivi des réclamations fait l'objet d'un indicateur (cf. Annexe 18).

Le Concessionnaire édite un règlement d'utilisation du service spécifiant les conditions dans lesquelles les usagers peuvent utiliser le service de transport public de l'Autorité Organisatrice ainsi que leurs droits et obligations. Ce règlement précise notamment le cas des scolaires (demandes d'arrêt, règles de desserte...). Il figure en Annexe 17. Il détaille les modalités d'accès aux services réguliers et aux services de Transports à la Demande (TAD) et des Personnes à Mobilité Réduite (Handi).

Ses mises à jour successives doivent être soumises à l'Autorité Organisatrice pour approbation avant mise en application.

Ce règlement est porté à la connaissance des usagers :

- Dans l'agence commerciale du réseau : dans son intégralité,
- Dans les véhicules de transport : par des extraits appropriés ou des pictogrammes indiquant les principales interdictions mentionnées dans ce règlement,
- Par tout autre moyen adapté (sites Internet et appli TAC Mobilités).

Pour le confort et la sécurité des voyageurs, comme pour le bon fonctionnement général du service de transport, le Concessionnaire veille de façon permanente au respect de ce règlement et applique les pénalités ou poursuites prévues dans ce règlement aux contrevenants qui ne se mettraient pas en conformité après y avoir été invités.

ARTICLE 18 - TITRES DE TRANSPORT

Article 18.1 – Edition des titres de transport

Le Concessionnaire a la charge de s'approvisionner, stocker, comptabiliser, distribuer à ses frais l'ensemble des supports nécessaires à la gestion tarifaire (cartes sans contact, billets sans contact...) et de contrôler la régularité de la situation des voyageurs.

Sur proposition du Concessionnaire conformes aux conventions partenariales en vigueur, l'Autorité Organisatrice valide les formats, les supports, le contenu, le visuel des titres de transport et leurs éventuelles évolutions.

Le Concessionnaire est associé aux réflexions de l'Autorité Organisatrice relatives à l'évolution de sa gamme tarifaire.

L'autorité organisatrice fait partie de la communauté tarifaire – Léman Pass. Dans ce cadre, les autorités et les exploitants doivent respecter les engagements du contrat de prestation de la communauté tarifaire Léman Pass (ANNEXE 35). Ce contrat fixe notamment les modalités de calcul des clés de répartition des recettes et les commissions de vente.

Article 18.2 – Vente des titres de transport

Le Concessionnaire est tenu d'assurer la vente des titres de transports, au prix déterminé par l'Autorité Organisatrice mentionné en Annexe 9 par ses propres agents.

En plus des titres du réseau TAC, le Concessionnaire assurera aussi la vente des titres d'autres opérateurs constituant la communauté tarifaire de Léman Pass. Le taux de commission de ces ventes sera conforme à la convention de la communauté tarifaire Léman Pass (pour mémoire il est établi à 3,5% dans la convention actuelle signée).

Le Concessionnaire a la charge d'assurer la pérennité et de développer le réseau de vente, constitué :

- De ses propres installations ou de celles qui seraient mises à sa disposition à cet effet,
- Des distributeurs automatiques de titres de transport (DATT),
- Des dépositaires,
- Des ventes à bord des véhicules affectés au service (pour les titres vendus à bord), définis à l'Annexe 9,

Ces moyens de vente ne sont pas limitatifs et pourraient être complétés, aux frais du Concessionnaire, par tout autre moyen que le Concessionnaire jugerait nécessaire ou pertinent en raison du développement du réseau et les nécessités commerciales (hors projet billettique et DATT à la charge de l'Autorité Organisatrice).

Il appartient au Concessionnaire d'approvisionner régulièrement son réseau de vente, et d'obtenir que les revendeurs respectent l'image du réseau et les droits des usagers. Le Concessionnaire tient à jour une comptabilité précise des stocks de titres. Cette comptabilité est consultable à tout moment par l'Autorité Organisatrice.

Article 18.3 – Matériel de validation et billettique

L'Autorité Organisatrice a fait l'acquisition en 2018 d'un système billettique interopérable Oûra ! avec la société Conduent pour une durée allant jusqu'en 2024.

Le fournisseur assure dans le cadre du marché :

- Une prestation d'hébergement, d'exploitation technique et de maintenance matérielle et logicielle depuis la mise en service jusqu'à la fin du marché en juin 2024 ;
- La formation du personnel à l'utilisation et à la maintenance des équipements et logiciels du système billettique de niveau 4 et 5.

Le fournisseur est en charge de l'installation de nouveaux équipements sur la commande de l'Autorité organisatrice.

A l'entrée en vigueur du contrat, le Concessionnaire exploite, administre, entretient et maintient (niveaux 1, 2 et 3 voir Annexe 22) les équipements de billettique mis à sa disposition par l'Autorité Organisatrice à l'origine du contrat ou en cours d'exécution tels que :

- valideurs embarqués,
- autres équipements embarqués et non embarqués (notamment terminaux en agence, au dépôt, chez les dépositaires et au sol). Pour les stations du tramway : les valideurs à quai, les distributeurs automatiques de titres à quai pour les stations existantes et futures,
- Pour les consignes vélos : le contrôle d'accès billettique à l'entrée des consignes vélos, existantes et futures.

Il souscrit à cet effet les contrats de maintenance nécessaires auprès des fournisseurs de ces matériels. Le Concessionnaire assure la disponibilité permanente du matériel de validation dans chaque véhicule de service. Le Concessionnaire a la charge d'approvisionner en consommables les équipements billettiques (notamment rouleaux imprimante pour les DATT, cartes sans contact...).

A défaut d'un fonctionnement nominal dans un véhicule, il met en œuvre pour des durées n'excédant pas 7 jours des solutions provisoires en mode dégradé permettant d'assurer la validation des titres, leur contrôle et leur comptabilisation.

Outre la distribution des titres, le Concessionnaire gère également le service après-vente des titres. Par ailleurs, il exploite les données de validations issues du système billettique.

Enfin il est force de proposition pour accélérer la résorption des problèmes d'exploitation pouvant intervenir, notamment auprès du fournisseur du système billettique.

Le Concessionnaire participera à la revue de projet mensuelle en présence de l'Autorité organisatrice et de fournisseur billettique. Il réalise les tâches qui lui incombent mentionnées dans cette réunion, notamment le suivi du constat et de la résorption des dysfonctionnements constatés et doit tenir les délais qui sont fixés. Il priorise systématiquement ses besoins de résolution de problème auprès du fournisseur billettique et de l'Autorité organisatrice.

Le Concessionnaire devra assurer l'exploitation avec Conduent du système billettique, et notamment la réalisation de tests au sein de la plateforme billettique locale et Régionale.

Article 18.4 - Lutte contre la fraude

Article 18.4.1 Généralités

Les usagers doivent être en possession d'un titre de transport adéquat, en cours de validité et des éventuels justificatifs requis pour son utilisation.

Le Concessionnaire est responsable de la politique de contrôle des titres de transport. A cet effet, il doit notamment contrôler aussi fréquemment qu'il le juge utile et en cohérence avec l'indicateur défini en Annexe 18, les titres de transport et faire poursuivre, conformément aux lois et aux règlements en vigueur, les usagers qui circuleraient sur le réseau sans titre de transport ou avec un titre de transport non valable et qui n'accepteraient pas de s'acquitter de l'indemnité forfaitaire prévue dans le règlement du service.

Ces dispositions s'appliquent aux services réalisés par le Concessionnaire ou ses sous-traitants conformément aux dispositions du règlement d'utilisation du service (Annexe 17).

Ces prescriptions ainsi que le montant de l'amende encourue sont rappelées à l'attention des usagers par voie d'affiche à l'intérieur des véhicules. Ce montant figure dans la grille tarifaire figurant en Annexe 9.

Des campagnes de communication à destination des usagers relatives au respect des obligations qui leur incombent sont engagées par le Concessionnaire pour lutter contre la fraude et les incivilités. Ces campagnes sont développées dans l'Annexe 26.

Les contrôles sont effectués par des agents assermentés du Concessionnaire, lesquels peuvent exercer leurs fonctions en uniforme ou en civil.

Dans le cadre du rapport annuel, le Concessionnaire présente un bilan des infractions constatées ainsi que des actions et des résultats de sa politique de lutte contre la fraude.

Article 18.4.2 Objectif contractuel de taux de fraude

L'objectif contractuel de fraude constatée est **de 4%** maximum. Le respect de cet objectif constitue l'un des indicateurs de qualité visés par l'Autorité Organisatrice et définis à l'Annexe 18.

A ce titre, les manquements aux obligations contractuelles en matière de taux de fraude donnent lieu à l'application de pénalités mentionnées à l'Article 42.

ARTICLE 19 - PUBLICITE

Article 19.1 – Principe

Le Concessionnaire est autorisé à faire procéder à des publicités commerciales sous réserve que cette publicité ne soit pas de nature à présenter un caractère politique, confessionnel ou contraire à la morale, aux bonnes mœurs ou à l'ordre public.

Article 19.2 – Sur les véhicules

Le Concessionnaire est autorisé à commercialiser des espaces publicitaires à l'intérieur, sur les flancs et à l'arrière des bus, après étude détaillée et accord préalable de l'Autorité Organisatrice

Le Concessionnaire se dote de systèmes (panneaux publicitaires) servant de support à l'affichage sur les flancs extérieurs, côté gauche (sans porte) et à l'arrière des véhicules s'il n'a pas recours à la méthode du pelliculage. Les panneaux publicitaires ne doivent en aucun cas masquer les plaques identificatrices, affiches et avis destinés au public.

Le pelliculage ne doit en aucun cas masquer les girouettes, les plaques identificatrices, affiches et avis destinés au public. En cas de pelliculage, l'emplacement des girouettes doit être respecté.

Toute affiche ou pelliculage maculé ou détérioré doit être immédiatement retiré ou remplacé. L'Autorité Organisatrice a la possibilité de disposer d'espaces d'affichage pour ses propres campagnes sur les flancs et les arrières de bus, selon un calendrier qui sera présenté en réunion de travail avec le Concessionnaire. L'Autorité Organisatrice dispose de deux bus du parc à pelliculer pour les campagnes de communication qui lui sont propres. Les parties conviennent de se rencontrer pour échanger sur les véhicules et la communication qui sera déployée.

Ce calendrier est fixé au moins deux mois avant chacune des campagnes décidées par l'Autorité Organisatrice. Dès qu'il a connaissance de supports occasionnellement libres, le Concessionnaire communique à l'Autorité Déléguée le planning des plages libres de réservation.

L'Autorité Organisatrice a la possibilité de disposer de l'affichage à l'intérieur des bus de façon illimitée. Le Concessionnaire assure la mise en place des campagnes de communication institutionnelle sur les véhicules, dans la limite de 3 campagnes de communication par an, d'une durée de 2 semaines chacune. Les frais afférents à ces campagnes de communication institutionnelles sont à la charge de l'Autorité Organisatrice.

Article 19.3 – Sur les documents d’information

Sur les documents d’information (guides, fiches horaires...), la publicité est autorisée sous réserve de ne pas nuire à leur lisibilité.

Article 19.4 – Charges et recettes publicitaires

Les recettes publicitaires perçues par le Concessionnaire sont intégrées aux recettes du service dans le compte d’exploitation prévisionnel.

Les charges dues aux campagnes de publicité de l’Autorité Organisatrice sont imputées dans le compte d’exploitation prévisionnel dans la catégorie marketing.

A la prise d’effet du contrat, le Concessionnaire fournit à l’Autorité Organisatrice une copie des contrats relatifs à l’exploitation publicitaire. Toute modification ou renouvellement du contrat oblige le Concessionnaire à fournir les contrats d’exploitation publicitaire modifiés ou renouvelés.

ARTICLE 20 – QUALITE ET PERFORMANCE DES SERVICES

Article 20.1 – Généralités

Le Concessionnaire assure les missions qui lui sont confiées dans un souci d’amélioration constante de la qualité des services rendus, y compris les services complémentaires de la mobilité.

La qualité de service est appréciée au travers d’un ensemble d’indicateurs objectifs et mesurables, destinés à mobiliser le Concessionnaire dans une démarche concrète d’amélioration de la qualité des services rendus aux usagers.

L’Autorité Organisatrice peut contrôler à tout moment ce niveau de qualité sur la base du référentiel de mesure de la qualité du service rendu figurant en Annexe 18.

Article 20.2 – Indicateurs de qualité et de performance

Ces indicateurs et leur mode de contrôle sont présentés dans le tableau figurant en Annexe 18.

Chaque indicateur fait l’objet d’un taux de conformité contractuel. La mesure du taux de conformité est effectuée par l’Autorité Organisatrice ou par un organisme mandaté par elle.

En fonction du type d’indicateur, les mesures peuvent être réalisées soit de manière exhaustive, soit par échantillonnage.

Le Concessionnaire perçoit chaque année auprès de la collectivité une rémunération pour intéressement à la performance (Pn) définie à l’Article 30.

ARTICLE 21 – PREPARATION DE LA MISE EN SERVICE DE NOUVEAUX PROJETS EN COURS DE CONTRAT

Lors du prochain contrat de concession, il est prévu la mise en service de deux nouveaux projets de transport :

- l'extension de tramway au lycée Jean Monnet dont l'exploitation sera assurée par les TPG,
- la transformation de la ligne 5 en TCSP avec notamment le déploiement des équipements de priorité et les aménagements dédiés au TCSP.

Le Concessionnaire met en place les moyens nécessaires pour assurer l'exploitation de la nouvelle ligne TCSP Gare-Bonne et son fonctionnement. Il assurera aussi les interfaces avec le tramway.

Ces projets sont décrits en Annexe 19

ARTICLE 22 – MISSION D'ETUDE ET DE CONSEIL

Le Concessionnaire assure vis-à-vis de l'Autorité Organisatrice un rôle de conseil, de proposition et d'assistance portant notamment sur :

- La bonne adéquation de l'offre de transports aux objectifs de sécurité, de gain de temps, d'optimisation de la fréquentation,
- La préparation de la mise en lignes des grands projets et la restructuration du réseau,
- L'évolution de la grille tarifaire et des outils de commercialisation,
- La qualification des attentes des usagers et notamment la qualité du service rendu,
- Les moyens humains et techniques nécessaires,
- La politique d'investissements et de grands projets et les opérations d'investissement conséquentes, notamment en matière de renouvellement des véhicules.
- L'optimisation et le développement des services mobilités complémentaires (P+R – services vélos.)
- La réflexion, le suivi et l'accompagnement technique de la mise en gestion des P+R

Le Concessionnaire assiste de manière permanente l'Autorité Organisatrice dans ses études de définition et de condition de réalisation de la politique des transports.

Le Concessionnaire est également chargé de proposer des améliorations afin de remédier aux éventuels dysfonctionnements qu'il a constatés, ou d'augmenter l'attractivité du système de transport public.

L'Autorité Organisatrice et le Concessionnaire se réuniront 2 fois par an pour statuer les propositions faites par le Concessionnaire.

Pour chaque évolution étudiée, le Concessionnaire produit un rapport portant sur :

- Le diagnostic et l'argumentaire relatifs à cette évolution,
- La faisabilité, le délai nécessaire de mise en œuvre ainsi que les moyens humains et techniques nécessaires,
- Un bilan prévisionnel des dépenses et des recettes, et l'impact éventuel sur le Forfait de Charges et l'Engagement de recettes,
- L'estimation de la fréquentation induite,
- L'impact sur la qualité du service rendu à l'utilisateur.

L'Autorité Organisatrice demeure propriétaire des études réalisées par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire produira à l'Autorité Organisatrice toutes les pièces se rapportant aux différentes enquêtes réalisées.

Toute transmission de ces études à des tiers au contrat doit faire l'objet de l'accord préalable de l'Autorité Organisatrice.

L'autorité organisatrice aura accès à l'ensemble des données déliées de ces enquêtes.

Le Concessionnaire ne peut prétendre à aucune rémunération supplémentaire au titre de ces missions. Les coûts correspondants sont intégrés aux charges d'exploitation fixées au compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 11). Il établit un rétroplanning annuel des évolutions et aménagements envisagés.

CHAPITRE 3 – MOYENS MATERIELS ET HUMAINS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION

ARTICLE 23 – MOYENS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION MIS A DISPOSITION PAR L'AUTORITE ORGANISATRICE

Article 23.1 – Principes généraux

L'Autorité Organisatrice met à disposition en début de contrat les biens au Concessionnaire qui en assume la garde. La liste est jointe dans le cadre de l'inventaire A (Annexe 2).

Le Concessionnaire supporte toutes les charges générées par l'usage ou par la garde de ces biens, y compris les impôts et taxes et les polices d'assurance.

Article 23.2 – Inventaire « A » des biens mis à disposition par l'Autorité Organisatrice

À la prise d'effet du présent contrat, l'Autorité Organisatrice remet au Concessionnaire l'ensemble des biens mentionnés à l'inventaire A annexé au présent contrat (Annexe 2). Cette remise est constatée par la signature d'un procès-verbal contradictoire.

Le Concessionnaire, qui a pu prendre connaissance des biens décrits dans l'inventaire avant la signature du contrat, les prend en charge dans l'état où ils se trouvent sans pouvoir invoquer à aucun moment leur situation initiale pour dégager sa responsabilité dans le bon fonctionnement du service.

Cet inventaire est mis à jour au fur et à mesure des évolutions de ces biens. Il précise la date à laquelle ces biens sont mis à disposition du Concessionnaire. Il est ensuite tenu à jour et mis à disposition de l'Autorité Organisatrice au plus tard le 31 mai de chaque année.

En tout état de cause, un état de l'inventaire est joint au rapport annuel.

L'Autorité Organisatrice reste propriétaire des biens mentionnés à l'inventaire A qui lui appartiennent en début de contrat.

Article 23.3 – SAEIV et système billettique mis à disposition par l'Autorité Organisatrice

À la prise d'effet du présent contrat, l'Autorité Organisatrice remet au Concessionnaire l'ensemble des biens mentionnés à l'inventaire A annexé au présent contrat (Annexe 2). Cette remise est constatée par la signature d'un procès-verbal contradictoire.

ARTICLE 24 – ENTRETIEN ET MAINTENANCE DES BIENS MIS A DISPOSITION PAR L'AUTORITE ORGANISATRICE

Article 24.1 – Principes généraux

Le Concessionnaire s'engage, eu égard à leur destination, âge, état à la date d'entrée en vigueur de la présente convention ou d'acquisition et/ou de mise à disposition en cours de convention, à assurer le bon entretien des biens nécessaires à l'exploitation.

Le Concessionnaire s'engage à l'entretien des biens en référence aux règles du locataire - définies par l'article 605 du code civil ainsi qu'à la jurisprudence afférente. En particulier, le Concessionnaire s'engage à fournir l'ensemble des pièces détachées nécessaires à la maintenance de ces biens. Le Concessionnaire conclut des contrats de maintenance avec des prestataires en tant que de besoin et fournit une copie de l'intégralité des contrats de maintenance à l'Autorité Organisatrice dans un délai de deux mois à compter de la notification du contrat.

Le Concessionnaire a à sa charge la conclusion des abonnements auprès de fournisseurs d'énergie et réseaux téléphoniques et informatique, hors système billettique (l'abonnement est actuellement pris en charge par le fournisseur du système billettique, cette disposition étant susceptible d'évoluer au cours du contrat.

En cours de convention, l'Autorité Organisatrice assure le financement des investissements nécessaires, à titre de renouvellement ou d'extension.

Le Concessionnaire supporte toutes les charges générées par leur usage ou par leur garde, y compris les impôts et taxes et les polices d'assurance.

Le Concessionnaire est tenu de faire procéder, à ses frais, à tous les contrôles prévus par la réglementation concernant les biens mis à disposition par l'Autorité Organisatrice.

Les 5 niveaux de maintenance sont définis dans l'annexe 22 qui détaille le partage des tâches en matière d'entretien et de maintenance des biens pour chacun de ces 5 niveaux.

Article 24.2 – Contrôle de l'état des biens par l'Autorité Organisatrice

L'Autorité Organisatrice se réserve le droit de contrôler périodiquement l'état des biens qu'elle met à disposition du Concessionnaire, de transmettre au Concessionnaire ses observations éventuelles, et de prendre ou de faire prendre toutes mesures au cas où la sécurité publique viendrait à être compromise par le mauvais état du matériel.

En cas d'insuffisance d'entretien, elle peut, outre l'application des pénalités prévues à l'Article 42, mettre le Concessionnaire en demeure d'y remédier.

A défaut d'exécution dans le délai imparti, elle fait assurer, aux frais du Concessionnaire la remise en état des installations ou des matériels concernés.

ARTICLE 25 - MOYENS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION MIS A DISPOSITION PAR LE CONCESSIONNAIRE

Article 25.1 – Principes généraux

Le Concessionnaire est tenu de mettre en œuvre les moyens matériels nécessaires à la réalisation du service, autres que ceux confiés par l'Autorité Organisatrice. Il en assume la responsabilité, le financement, l'exploitation, l'entretien et la maintenance.

Article 25.2 – Biens mis à disposition par le Concessionnaire

Le Concessionnaire met à disposition pendant la durée du contrat les biens nécessaires à la réalisation du service et qui ne sont pas fournis par l'Autorité Organisatrice conformément au programme pluriannuel d'investissement du Concessionnaire prévu à l'Annexe 6.

Les investissements assumés au cours de l'exécution du présent contrat par le Concessionnaire sont principalement :

- Le matériel embarqué et non embarqué non mis à disposition par l'Autorité Organisatrice et prévu par le programme pluriannuel d'investissement ;
- L'outillage fixe et léger de maintenance ;
- Le matériel et le mobilier de bureau ;
- Le matériel informatique ;
- Les logiciels nécessaires à l'exploitation et leurs licences d'utilisation.

Ces biens doivent être maintenus en bon état d'entretien pendant toute la durée du contrat.

Article 25.3 – Caractéristiques des véhicules

Les véhicules sont fournis par l'Autorité Organisatrice.

Le Concessionnaire affecte en complément du parc de véhicules mis à disposition par l'Autorité Organisatrice, les véhicules qu'il juge nécessaires à la satisfaction de la demande et adapte si besoin les capacités des matériels roulants, dans un objectif d'intégration du développement durable.

Il précisera cependant dans l'Annexe 4 pour chacun des véhicules le type, la capacité, la marque, les caractéristiques environnementales (notamment normes européennes) le niveau d'équipement et l'affectation par ligne, ainsi que le détail des coûts de mise à disposition.

Tous les véhicules devront être porteurs de trois girouettes, dont une latérale visible depuis les arrêts.

L'autorité organisatrice prévoit le changement prochain de la flotte des matériels roulants, elle communiquera dès que possible le calendrier d'acquisition et l'énergie choisie. Le déploiement des nouveaux matériels roulants fera l'objet d'un avenant au présent contrat dans les conditions de l'article 33.3.3.

L'annexe 5 expose la programmation d'acquisition des bus sur la durée du contrat.

Tous les véhicules renouvelés seront accessibles à toutes formes de handicaps selon les critères fixés par l'article L. 1112-3 et suivants du Code des transports et D. 1112-1 et suivants du même code.

Article 25.4 – inventaire « B » des biens mis à disposition par le Concessionnaire

Un inventaire B des biens mis à disposition par le Concessionnaire est fourni dans un délai d'un mois après l'entrée en vigueur du contrat.

Après approbation par l'Autorité Organisatrice, il est joint en Annexe 4. Il mentionne les biens mobiliers ou immobiliers nécessaires à l'exploitation dont le Concessionnaire est propriétaire, ainsi que ceux qu'il mobilise auprès de sous-traitants / affrétés et ceux dont il a la disposition en vue de l'exploitation de la présente convention.

L'inventaire précise le mode de financement (acquisition sur fonds propres, emprunts, crédit-bail, subvention d'équipement, etc.). Il mentionne également, le cas échéant, ceux des biens qui ont été financés en tout ou partie sur emprunts garantis par l'Autorité Organisatrice.

Cet inventaire est mis à jour au fur et à mesure des évolutions de ces biens. Il précise la date à laquelle ces biens sont mis à disposition par le Concessionnaire.

Il est ensuite tenu à jour et mis à disposition de l'Autorité Organisatrice au plus tard le 15 juin de chaque année.

En tout état de cause, un état de l'inventaire est joint au rapport annuel.

Le Concessionnaire s'engage à assurer une parfaite transparence dans l'établissement de l'inventaire des biens qu'il met à disposition. Les coûts correspondant à ces biens sont clairement identifiés dans le détail des charges contractuelles – si nécessaire dans une note complémentaire à ce document. Le Concessionnaire laisse un libre accès de l'Autorité Organisatrice à toutes pièces comptables correspondantes.

ARTICLE 26 – ABRIS VOYAGEURS, POTEAUX ET AUTRES BIENS ASSIMILES

Article 26.1 – Abris voyageurs

L'Autorité Organisatrice assure, aux points d'arrêts qu'elle souhaite voir équipés, la présence d'abris voyageurs. La liste des abris voyageurs présents sur le réseau figure à l'Annexe 16.

Dans ce cadre l'Autorité Organisatrice dispose de deux marchés avec un fournisseur pour les abribus sur les arrêts secondaires du réseau TAC et pour les arrêts ou station du BHNS Tango. Le déplacement ou l'implantation d'un nouvel abri à un arrêt du réseau relèvent de la décision de l'Autorité Organisatrice.

Ce fournisseur a la charge du nettoyage et du remplacement pour dégradation de ces équipements dont la liste figure en Annexe 16. Ces changements sont exécutés sur demande de l'Autorité organisatrice. Le concessionnaire informe l'Autorité organisatrice des dégradations qu'il peut observer lors de l'exécution du service, le jour même de cette observation.

Le Concessionnaire est chargé de la mise à jour et de la disponibilité (en termes de lisibilité) des informations à destination du public portées sur les abris voyageurs conformément à l'Article 14.3.5. Il assure le remplacement et la mise à jour des affichages dans la semaine de la réparation de l'abribus. Les communes ont la charge de l'entretien du sol et des abords.

Ces biens sont renouvelés si nécessaire par l'Autorité Organisatrice ou par des prestataires extérieurs pendant la durée du contrat, en tenant compte des conseils et recommandations du Concessionnaire qui signale notamment toute dégradation qu'il aurait constatée.

Article 26.2 – Poteaux d'arrêts

L'Autorité Organisatrice assure, aux points d'arrêts qu'elle souhaite voir équipés, la présence de poteaux d'arrêts. La liste des poteaux d'arrêts présents sur le réseau figure à l'Annexe 16. Dans ce cadre, l'Autorité Organisatrice dispose d'un marché avec un fournisseur pour les poteaux sur les arrêts.

Le déplacement des poteaux d'arrêts en cas de nécessité, et la mise en place de poteaux provisoires en cas de nécessité sont réalisés par l'Autorité Organisatrice.

Le Concessionnaire est chargé de la mise à jour et de la disponibilité (en termes de lisibilité) des informations à destination du public portées sur les poteaux conformément à l'Article 14.3.5.

Ces biens de retour sont entretenus par le Concessionnaire pendant la durée du contrat. Le Concessionnaire signale notamment toute dégradation qu'il aurait constatée.

ARTICLE 27 – REGIME DU PERSONNEL

Article 27.1 – Principes généraux

Le Concessionnaire 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, formation, embauches, licenciements, avancements, promotions, sanctions).

Il fixe les rémunérations du personnel conformément aux usages de la profession et à la convention dont il relève, à savoir : la Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs (IDCC 1424).

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

La sécurité de son personnel incombe au Concessionnaire.

Le Concessionnaire veille à faire appliquer les mêmes dispositions aux entreprises de ou subdélégation. En cas de manquement grave ou de faute grave du sous-traitant, l'Autorité Organisatrice pourra suspendre l'agrément du sous-traitant. Dans ce cas, l'Autorité Organisatrice informera le Concessionnaire de son intention de suspendre l'agrément dans les meilleurs délais. La décision de suspension ne pourra intervenir dans un délai inférieur à deux mois suivant l'information du Concessionnaire afin de permettre à ce dernier d'assurer la continuité du service.

Le Concessionnaire tient à la disposition de l'Autorité Organisatrice, pendant une durée minimale de 12 mois, les plannings d'affectation des conducteurs aux différents services.

Article 27.2 – Qualification des conducteurs et des autres agents en contact avec le public

Les conducteurs doivent répondre aux conditions exigées des personnels de conduite des véhicules de transport en commun. Ils doivent présenter toute garantie de moralité et d'aptitudes relationnelles et psychologiques requises pour le contact avec les usagers.

Le Concessionnaire s'engage à procéder à la formation de ses conducteurs et de ses agents d'accueil suivant un plan de formation par un organisme agréé. Un bilan des actions de formation de l'année ainsi qu'une programmation pour l'année suivante est transmise annuellement à l'Autorité Organisatrice dans le cadre du rapport annuel défini à l'Article 40.

En tout état de cause, le Concessionnaire doit respecter la réglementation en la matière ainsi que les accords-cadres intervenus entre les partenaires sociaux du transport de voyageurs et les accords conventionnels en la matière (formation initiale et formation continue).

Ces dispositions s'imposent également aux entreprises auxquelles une subdélégation est confiée.

Article 27.3 – Manquements aux obligations de sécurité – Suivi des infractions

Le Concessionnaire est tenu d'informer l'Autorité Organisatrice de toute infraction au Code de la route ou à la réglementation en matière de sécurité des véhicules commise par ses agents affectés au service et des suites qui y ont été données.

Article 27.4 – Assermentation des agents

Les agents que le Concessionnaire désigne pour la perception des droits et des tarifs, pour la surveillance, le contrôle et la police du service, de ses dépendances et annexes peuvent être assermentés.

Le Concessionnaire doit faire agréer les agents qu'il charge de la surveillance et de la police du réseau ainsi que ceux qui, conformément à la réglementation et notamment aux dispositions du Code de la route (article L 130-4), sont chargés de constater les contraventions concernant l'arrêt et le stationnement qui affectent la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules du service.

Article 27.5 – Reprise du personnel

Le sort des personnels affectés exclusivement au service antérieurement à l'entrée en vigueur du présent contrat est régi par la réglementation en vigueur (article L.1224-1 du code du travail). Le Concessionnaire sera tenu de reprendre ces agents dans le cadre de cette réglementation.

CHAPITRE 4 – REGIME FINANCIER ET FISCAL

ARTICLE 28 – PRINCIPES GENERAUX

Article 28.1 Début de la Concession

A la Date Effective de Mise en Service et à l'expiration de la Concession, un état des recettes et des dépenses à affecter à l'exploitation antérieure et, éventuellement, celles à affecter à la nouvelle exploitation, est dressé, dans le cadre du protocole de la fin de la précédente convention de Délégation de Service Public.

Le principe est que l'ancienne exploitation supporte toutes les dépenses et les recettes ayant leur origine dans la période antérieure à la Date Effective de Mise en Service. Il en va de même des impacts financiers de tous les litiges éventuels dont le fait générateur trouve sa source avant la date d'effet de la présente concession.

La présente concession supporte les charges et bénéficie des recettes issues de la période courant à partir de la date effective de mise en service.

Article 28.2 Mécanisme financière générale

Le Concessionnaire exécute le service à ses risques et périls, qu'il s'agisse des recettes ou des charges, dans les conditions prévues aux articles du présent Chapitre.

Le Concessionnaire encaisse les recettes commerciales issues de la vente des titres, ainsi que les recettes annexe, et en reverse le montant à l'Autorité Organisatrice ; il garantit contractuellement le montant de recettes revenant à l'Autorité Organisatrice tel que défini à l'Article 29.1.

En contrepartie de l'exploitation du service, le Concessionnaire perçoit un forfait de charges de l'Autorité Organisatrice tel que défini à l'Article 29.2 de la présente concession.

Il assume :

- le risque d'exploitation dans la mesure où il est rémunéré sur la base d'un forfait de charges
- le risque commercial dans la mesure où il s'engage sur un niveau de recettes.

En outre, le Concessionnaire s'engage sur des objectifs de performance et de qualité de service (article 30). En cas de gain de productivité lors de l'exécution du contrat, un partage des gains est prévu (article 34).

Article 29 – DEFINITION DES CHARGES ET DES RECETTES CONTRACTUELLES D'EXPLOITATION

Article 29.1 – Recettes contractuelles d'exploitation

Les recettes contractuelles d'exploitation sont constituées des recettes issues des services, soit principalement :

- Les recettes commerciales,
- Les produits des indemnités forfaitaires acquittées par les usagers en situation irrégulière,
- Les produits issus de la réalisation de services pour le compte de tiers dans les conditions évoquées à l'article Article 3.2,
- Les recettes annexes et notamment les recettes publicitaires.

Le Concessionnaire s'engage sur des montants annuels de recettes correspondant à l'offre de services contractuelle définie et aux recettes annexes.

Pour chaque année du Contrat est défini un montant de produits contractuels d'exploitation qui fait l'objet d'une distinction entre :

- les recettes commerciales (Rc)
- les autres recettes (Ra)

Les prévisions de recettes figurent en Annexe 11 (compte d'exploitation prévisionnel).

29.1.1 Engagement sur un objectif contractuel de recettes (OR)

Le Concessionnaire s'engage sur des objectifs annuels de recettes correspondant à l'offre de services contractuelle définie et aux prestations accessoires. L'objectif contractuel de recettes se compose de deux termes : ORc et ORa

Pour chaque année du Contrat est défini un montant de produits contractuels d'exploitation (OR_n), qui fait l'objet d'une distinction entre :

- les recettes commerciales (ORc) ;
- les recettes annexes et autres recettes accessoires (ORa).

Les recettes commerciales (Rc) incluent les recettes ayant un lien direct avec le trafic et intègrent les recettes tarifaires liées au réseau.

Les recettes annexes et autres recettes accessoires (Ra) sont composées des recettes non tarifaires intégrant :

- les recettes perçues au titre de la publicité ;
- le produit des amendes et infractions ;
- les produits financiers.

Concernant les recettes de publicité, le Concessionnaire est autorisé à recourir à la publicité à l'extérieur des bus (flancs et arrière).

29.1.2 Valeurs contractuelles de l'Objectif de Recettes (OR°)

Les valeurs contractuelles de l'objectif de recettes, notées OR°_n pour l'année n, exprimées en euros hors taxes (valeur décembre 2021), sont les suivantes :

	<u>2023</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>	<u>2026</u>	<u>2027</u>	<u>2028</u>	<u>2029</u>
<u>ORc</u>	2 677 168 €	2 863 375 €	3 105 610 €	3 464 725 €	3 736 572 €	3 985 685 €	4 253 307 €
<u>ORa</u>	77 047 €	74 737 €	75 434 €	77 358 €	79 242 €	76 725 €	77 928 €
<u>OR° (= ORc+ORa)</u>	2 754 215 €	2 938 111 €	3 181 044 €	3 542 083 €	3 815 814 €	4 062 409 €	4 331 235 €

La valeur de l'engagement relatif aux recettes commercial Rc pourra être revue en application des dispositions de l'article 32.2.

29.1.3 Fonctionnement Encaissement et reversement des recettes

Les recettes issues des ventes des titres par le Concessionnaire sont perçues au nom et pour le compte de l'Autorité Organisatrice et lui seront reversées par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire est habilité dans le cadre d'un mandat donné par l'Autorité organisatrice, à percevoir au nom et pour le compte de l'Autorité Organisatrice les recettes des titres vendus en application des tarifs votés par l'Autorité Organisatrice.

Le Concessionnaire est autorisé à habiliter les conducteurs attachés à l'exploitation du service à l'effet de percevoir, dans le respect des conditions prévues au présent contrat, au nom et pour le compte de l'Autorité Organisatrice la recette des titres de transport vendus à bord des véhicules.

Le Concessionnaire est également chargé, dans le cadre de ce mandat ; du remboursement aux usagers des recettes encaissées à tort résultant d'incidents de paiement tels que : erreur de prélèvement ou excédents de versement, sommes indument perçues, remboursement de titre de transport.

La convention de mandat établie sur le modèle annexé au présent Contrat (Annexe 33) est signée dans les trois mois suivants la notification du contrat.

Article 29.2 – Charges Contractuelles d’exploitation

Le Concessionnaire supporte l’ensemble des charges d’exploitation du service objet du présent contrat, y compris :

- L’amortissement des éventuels biens nécessaires à l’exploitation dont le Concessionnaire (ou ses sous-traitants) est propriétaire et acceptés par l’Autorité Organisatrice, figurant à l’inventaire B annexé au présent contrat (Annexe 4). Le service des emprunts, ou des loyers de crédit-bail ou autre formule de financement, éventuellement contractés par lui pour assurer le financement des biens nécessaires à l’exploitation,
- Les frais de timbre et les droits d’enregistrement éventuels du présent contrat,
- Les éventuelles commissions à reverser aux revendeurs des titres de transports,
- Les impôts et taxes auxquels est assujéti le service,
- Les coûts des missions d’étude et de conseil à l’Autorité Organisatrice prévues à l’Article 38,
- Sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers à la suite de l’exécution des services ou de l’entretien des installations.

La décomposition de ces charges figure en Annexe 11 (compte d’exploitation prévisionnel).

Article 29.3 – Principe du forfait de charges

Pour la réalisation des missions confiées au Concessionnaire, l’Autorité Organisatrice acquitte au Concessionnaire un forfait annuel de charges de référence FC_n pour l’année n.

Ce forfait se décompose de la manière suivante :

$$FC_n = Cv_n + Cf_n + Csd_n$$

Où :

- Cv est le forfait de charges variables
- Cf est le forfait de charges fixes
- Csd est le forfait de charges liées à la subdélégation

Les charges variables (Cv) comprennent les charges proportionnelles au nombre de kilomètres parcourus.

Les charges fixes (Cf) comprennent les charges indépendantes du nombre de kilomètres parcourus

Les charges de subdélégation font référence aux prestations effectuées au titre des contrats de subdélégation nécessaires à l’exploitation du service.

Le forfait de charges en euros HT, **valeur Décembre 2021**, est déterminé de la manière suivante sur la durée du Contrat

	<u>2023</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>	<u>2026</u>	<u>2027</u>	<u>2028</u>	<u>2029</u>
<u>Cv</u>	4 455 040 €	4 598 685 €	4 610 155 €	4 787 607 €	4 827 246 €	4 826 014 €	4 790 468 €
<u>Cf</u>	4 066 710 €	4 163 864 €	4 360 263 €	4 365 108 €	4 417 822 €	4 391 560 €	4 375 111 €
<u>Csd</u>	567 680 €	993 384 €	1 004 442 €	1 188 225 €	1 188 587 €	1 194 647 €	1 194 472 €
<u>FC</u> (=Cv+Cf+Csd)	9 089 430 €	9 755 933 €	9 974 861 €	10 340 941 €	10 433 656 €	10 412 220 €	10 360 051 €

29.3.1 – Indexation du forfait de charges

Le montant du Forfait de Charges est révisé au 1^{er} janvier de chaque année par application de la formule suivante :

$$FC_n = FC_0 \times K_n$$

Où :

FC_n : le Forfait de Charges indexé due au titre de l'exercice N

FC₀ : le Forfait de Charges due au titre de l'exercice N conformément à l'article 29.2

$$K_n = Pf + (a \times \frac{S_n (1+C_n)}{S_0 (+1C_0)}) + (b_1 \times \frac{G_n}{G_0}) + (b_2 \times \frac{Gz_n}{Gz_0}) + (b_3 \times \frac{E_n}{E_0}) + (c \times \frac{RV_n}{RV_0}) + (d \times \frac{IPC S_n}{IPC S_0})$$

La structure des charges (gasoil et GNV notamment) évoluant en fonction de la livraison des véhicules GNV, plusieurs formules sont définies en fonction de périodes de la concession : avec l'évolution du parc, la structure des charges évolue. Le candidat propose en conséquence plusieurs pondérations de la formule correspondant aux différentes phases d'investissement.

Avec :

S_N = Moyenne arithmétique des 4 indices trimestriels du mois de janvier de l'année N au mois de décembre de l'année N de l'Indice trimestriel des Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Regroupements spéciaux - Tertiaire publié par l'INSEE (Identifiant : 10562719).

S₀ = 106,35 (Moyenne arithmétique des 4 derniers indices trimestriels à la date de remise des offres : moyenne entre décembre 2020 et décembre 2021).

C_N = Moyenne arithmétique des taux de charges sociales patronales payées effectivement pour l'année civile N pour les salariés affectés à la réalisation du présent marché (justificatif à la date de signature du contrat en Annexe 23).

C₀ = 0,4102 (Taux de charges sociales patronales payées effectivement pour les salariés affectés à la réalisation du service pour l'année civile 2021 hors taxes sur les salaires).

G_N = Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels connus du mois de janvier de l'année N au mois de décembre de l'année N des prix de vente de l'industrie et des services aux entreprises « Gazole y compris TICPE - (Identifiant : code INSEE 10534596)

G₀ = 118.83 Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels à la date de remise des offres : moyenne entre décembre 2020 et décembre 2021).

E = Indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français – CPF 35.11 et 35.14 – Électricité vendue aux entreprises ayant souscrit un contrat pour capacité > 36kVA – Base 2015 - Identifiant INSEE : 010534766

E₀ = 124,27 (Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels à la date de remise des offres : moyenne entre décembre 2020 et décembre 2021).

Gz = Indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français – CPF 35.23 – Commerce du gaz par conduites aux entreprises consommatrices finales (identifiant INSEE: 10534775).

Gz0 = 101,53 (Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels à la date de remise des offres : moyenne entre décembre 2020 et décembre 2021).

RVn = Indice des prix à la consommation Entretien et réparation de véhicules particuliers (Identifiant : code INSEE001764110)

RVo = 114,40 (Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels à la date de remise des offres : moyenne entre décembre 2020 et décembre 2021).

IPC Sn = moyenne arithmétique de l'indice mensuel des prix et services de l'année n Indice INSEE des prix à la consommation - IPC -Ensemble des ménages -France Métropolitaine Services : Transports (Identifiant : code INSEE 001764307)

IPC So = 104,33 (Moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels à la date de remise des offres : moyenne entre décembre 2020 et décembre 2021).

Les coefficients ont les valeurs suivantes :

pf (partie fixe) =

Indice	valeur des coefficients	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Part fixe	pf	1,04%	1,79%	1,85%	1,96%	1,95%	1,89%	1,68%

Indice	valeur des coefficients	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Salaires	a	73,96%	72,57%	72,14%	72,35%	72,25%	72,46%	73,00%
Energie/Gasoiil	b1	7,62%	7,37%	6,60%	6,23%	5,77%	5,42%	3,87%
Energie/GNV	b2	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,35%	1,90%
Energie/Electricité	b3	0,05%	0,40%	0,70%	1,08%	1,27%	1,30%	1,40%
Entretien MR	c	5,03%	5,20%	5,10%	5,44%	5,70%	5,80%	5,14%
Autres charges	d	12,29%	12,66%	13,61%	12,93%	13,07%	12,79%	13,01%

Le calcul de la formule d'indexation est effectué avec trois chiffres après la virgule, les règles d'arrondi s'appliquent par excès ou par défaut au chiffre suivant.

En cas de changement de bases des indices d'actualisation en cours de contrat, les indices de référence « 0 » seront rétro-polés sur les périodes « 0 » à partir des coefficients de raccordement publiés par l'INSEE.

En cas de disparition, de changement dans la méthodologie de détermination de ces indices ou références de cette formule ou de suppression de leur publication, le Concessionnaire propose par courrier à l'Autorité Organisatrice des indices ou références équivalents de remplacement en indiquant la valeur et le mode de calcul du coefficient de raccordement entre l'ancien et le nouvel indice. Ces nouveaux indices ou références prendront effet dans un délai d'un mois en l'absence de réponse de l'Autorité Organisatrice à partir de la date de la demande de substitution.

L'Autorité Organisatrice procède au règlement, à titre provisionnel, des acomptes mensuels du Forfait de Charges au titre de l'année N, sur la base du Forfait de Charges actualisé suivant la formule définie au présent article et sur la base d'une estimation proposée par le Concessionnaire sur la base des indices N et validée par l'Autorité Organisatrice

Le calcul définitif du Forfait de Charges actualisé au titre de l'année N fait l'objet d'une régularisation en année N+1, par application de la formule d'indexation définie au présent article, sur la base des indices de l'année N, dès la parution de l'ensemble des indices de l'année N et au plus tard le 30 avril.

ARTICLE 30 – REMUNERATION POUR INTERESSEMENT A LA QUALITE ET A LA PERFORMANCE

Le Concessionnaire perçoit chaque année auprès de la collectivité une rémunération pour intéressement à la performance (Pn), en fonction des indicateurs de qualité et de performance définis à l'Annexe 18.

Si la rémunération pour intéressement est versée annuellement, le calcul de cette dernière est réalisé quatre fois par an, conformément à la méthode de contrôle définie Annexe 18.

Cette rémunération est calculée sur la base de 2% du Forfait de Charges (FC) définie à l'Article 29 pour l'année concernée. Si les objectifs ne sont pas atteints, cette rémunération n'est pas versée.

Les composantes de cette rémunération sont les suivantes, et sont définies en fonction des indicateurs de qualité et de performance définis à l'Annexe 18.

- IP1 – Exploitation des services de transports collectifs (lignes régulières, lignes à vocation scolaire et service de transport à la demande) : 25 % de l'intéressement pourra être perçu par le Concessionnaire si il dépasse les objectifs fixés ;
- IP2 – Entretien des biens mis à disposition : 25 % de l'intéressement pourra être perçu par le Concessionnaire si il dépasse les objectifs fixés ;
- IP3 – Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...) : 25 % de l'intéressement pourra être perçu par le Concessionnaire s'il dépasse les objectifs fixés ;
- IP4 - Exploitation des services de mobilité complémentaires (services liés au vélo, Parcs Relais...) : 25 % de l'intéressement pourra être perçu par le Concessionnaire s'il dépasse les objectifs fixés.

Chaque famille d'indicateurs peut être contrôlée totalement ou partiellement jusqu'à quatre fois par an, la famille IP1 étant constatée sur une base trimestrielle. Chaque contrôle d'une famille d'indicateurs donne lieu au calcul d'un nombre de points. Si le calcul du nombre de points n'atteint pas l'objectif indiqué en Annexe 18 le montant de la rémunération Pn sera diminué au prorata de l'atteinte de l'objectif. Tout indicateur non contrôlé à l'intérieur d'une famille est réputé conforme.

Les situations jugées inacceptables définies par l'annexe 18 peuvent faire l'objet, dès lors qu'elles sont constatées par un agent de l'Autorité Organisatrice ou l'un de ses représentants mandatés ou par des témoignages vérifiés et recoupés, et après recueil des explications du Concessionnaire, de pénalités indiquées dans cette même annexe.

ARTICLE 31 – INTERESSEMENT DU CONCESSIONNAIRE SUR LES RECETTES

A la fin de chaque exercice, si les recettes d'exploitation affectées à l'exécution du présent Contrat (selon le périmètre de la ligne 15 engagement de recettes du CEP) , sont supérieures aux recettes contractuelles d'exploitation définies à l'Article 29.1 et prévues à l'Annexe 11 l'écart est partagé de la manière suivante :

- Si les recettes réelles sont inférieures aux recettes contractuelles prévues à l'Annexe 11, le Concessionnaire supporte seul cet écart, dans les limites fixées par l'Article 33.3 ;
- Si les recettes réelles sont supérieures aux recettes contractuelles prévues à l'Annexe 11, de 0% à 3%, le Concessionnaire conserve la différence (reversée par l'Autorité Organisatrice),
- Au-delà de 3% :
 - Entre 3 et 5% l'Autorité Organisatrice recevra 30% de la différence entre les recettes réelles et les recettes contractuelles prévues à l'Annexe 11.
 - Entre 5 et 8% l'Autorité Organisatrice recevra 40% de la différence entre les recettes réelles et les recettes contractuelles prévues à l'Annexe 11.
 - Entre 8 et 12% l'Autorité Organisatrice recevra 50% de la différence entre les recettes réelles et les recettes contractuelles prévues à l'Annexe 11, et 60% au-delà de 12%.

Pour l'application du présent article, les recettes commerciales prises en compte pour le calcul de l'intéressement du Concessionnaire sont les recettes de trafic, c'est-à-dire les recettes correspondant à l'usage effectif des titres vendus. Le calcul des recettes de trafic s'effectue en imputant les produits à l'exercice auquel ils se rattachent. Ainsi, les recettes d'une année N incluent la quote-part des abonnements annuels souscrits l'année N-1 et non consommés au 31 décembre N-1, et excluent la quote-part des abonnements annuels N souscrits au cours de l'année N mais non consommée au 31 décembre de l'année N.

ARTICLE 32 – TARIFS

Le Concessionnaire est autorisé à percevoir auprès des voyageurs des prix calculés sur la base des tarifs applicables. La structure et le niveau de ces tarifs sont déterminés par l'Autorité Organisatrice à son initiative, y compris ceux définis dans le cadre de conventions partenariales passées avec d'autres Autorités Organisatrices de mobilité.

L'Autorité Organisatrice définit la politique tarifaire que le concessionnaire applique pendant toute la durée du contrat de concession. L'Autorité Organisatrice se réserve la faculté de modifier la grille tarifaire, de créer ou supprimer de nouveaux titres, ou de nouvelles conditions d'accès aux titres existants, le cas échéant sur proposition du Concessionnaire.

La gamme tarifaire, les différentes catégories d'ayants-droits des tarifs sociaux, les modalités de perception (dépositaire, agence commerciale...), les montants de chaque catégorie de titres et leurs conditions d'utilisation applicables lors de l'entrée en vigueur du présent contrat de concession figurent en Annexe 9.

Le Concessionnaire est chargé de la distribution des titres et de leur vente. Le Concessionnaire tient un décompte mensuel afin de justifier de la concordance des ventes réalisées par tous les canaux et des produits encaissés.

En cas d'évolution tarifaire, les impacts financiers sont traités dans le cadre de l'article 32.4.

Article 32.1 Réductions tarifaires exceptionnelles à l'initiative du concessionnaire

Le Concessionnaire peut accorder, après obtention préalable d'un accord exprès de l'Autorité Organisatrice, des réductions tarifaires à caractère exceptionnel et temporaire, dans le cadre de sa politique commerciale et dans le respect du principe d'égalité des usagers devant le service public. Ces réductions n'entraînent pas de modification de l'engagement de recettes.

Un bilan de ces opérations est transmis à l'Autorité Organisatrice dans le cadre du rapport annuel.

Article 32.2 Réductions tarifaires à l'initiative de l'Autorité Organisatrice

L'Autorité Organisatrice peut librement instituer pour motif social des réductions sur des titres de transport au profit de certaines catégories d'usagers. Les autres tarifs réduits sont des réductions commerciales et ne sont pas instituées pour motif social. L'Autorité Organisatrice compense l'écart entre le tarif social et le tarif auquel le voyageur aurait eu droit en l'absence de tarification sociale, en application de la convention tarifaire applicable à la zone 210 (Annexe 35).

Article 32.3 Intermodalité tarifaire

L'Autorité Organisatrice harmonise la tarification des transports en commun routiers sur son ressort territorial et s'engage dans une politique tarifaire intermodale avec d'autres Autorités Organisatrices. Le Concessionnaire doit être force de proposition et de conseil auprès de l'Autorité Organisatrice et

s'engager à mettre en œuvre les titres intermodaux créés ou qui seraient créés après application de la méthode d'ajustement des recettes commerciales (Annexe 13).

Article 32.4 Evolution des tarifs

Les tarifs sont révisés éventuellement par l'Autorité Organisatrice, le cas échéant, sur proposition motivée du Concessionnaire.

Le Concessionnaire transmet à l'Autorité Organisatrice, pour le 30 septembre de l'année N-1 ses propositions motivées de modifications de la grille tarifaire applicable à compter du 2^{ème} dimanche du mois de décembre de l'année N-1. Ces propositions sont complétées par l'estimation de l'inflation de l'année N, par l'impact des modifications sur le montant des compensations tarifaires et par l'impact des modifications en termes de glissement des titres de transport.

L'Autorité Organisatrice décide de réviser ou non la grille tarifaire sur ces bases.

Les nouveaux tarifs sont communiqués au Concessionnaire, au moins un mois et demi avant leur mise en application.

L'Autorité Organisatrice se réserve la faculté de modifier les grilles tarifaires, de créer de nouveaux titres, ou de nouvelles conditions d'accès aux titres existants. Elle en informe le Concessionnaire dans un délai d'au moins deux mois avant leur mise en application.

ARTICLE 33 – CAS DE REEXAMEN DES CONDITIONS FINANCIERES

Les conditions financières du contrat définies à l'Article 29, à l'Article 30 et à l'Article 31 sont modifiées dans les cas suivants.

Article 33.1 En cas de modifications de la consistance ou des modalités d'exécution du service

Article 33.1.1 Modifications temporaires liées au tramway

L'impact financier des modifications temporaires du service sur les recettes sera évalué par comparaison entre la fréquentation constatée sur la ou les lignes concernées pendant la période de modification du service et durant les deux mois suivants la fin de cette période par rapport à la fréquentation réelle de l'année précédente et valorisation de l'écart sur la base de la recette par voyage connue au titre du dernier exercice, actualisée du taux d'évolution des tarifs tel que défini à l'Annexe 13.

Article 33.1.2 Modifications mineures de la consistance des services appliquées par ordre de service

Dans le cadre de l'Article 12.5, les adaptations prévues au contrat mais dont la date de mise en service n'est pas décidée à la date de début d'exécution du contrat peuvent donner lieu au versement par l'Autorité Organisatrice au Concessionnaire du montant indiqué à l'annexe 30, soit au versement par l'Autorité Organisatrice au Concessionnaire d'un complément de forfait de charges, dans les conditions prévues ci-après.

Les modifications prévues à l'Article 12.5 peuvent donner lieu au versement par l'Autorité Organisatrice d'un ou de plusieurs compléments au Forfait de Charges afin d'assurer le maintien de l'équilibre économique du présent contrat.

Ce ou ces compléments au forfait de charges ne pourront excéder 500 000 € cumulées sur la durée totale du contrat pour les adaptations mineures et à la marge de la consistance des services.

Au-delà de ce seuil, ces modifications donnent lieu à un avenant.

Article 33.1.3 Modifications à l'initiative du Concessionnaire ou de la Collectivité

Suivant leur durée et leur ampleur, les modifications de la consistance ou des modalités d'exécution du service définies à l'Article 12.2, à l'Article 12.3 et à l'Article 12.4 peuvent se traduire, dans les conditions prévues par l'Article 33, par :

- Si la variation est limitée à +1% ou -1% par rapport à l'offre kilométrique prévisionnelle annuelle figurant à l'Annexe 1 (kilomètres commerciaux de l'ensemble de l'offre) : un maintien des conditions financières contractuelles
- Si la variation est comprise entre -1% et -5% ou entre +1% et + 5% par rapport à l'offre kilométrique prévisionnelle annuelle figurant à l'Annexe 1 (kilomètres commerciaux de l'ensemble de l'offre) :
 - l'application des coûts unitaires prévus à l'Annexe 12, actualisés selon la formule prévue à l'Article 29.2 par ordre de service de la Collectivité ;
 - l'application des coefficients d'élasticité de l'offre par ligne et par horaire définis à l'Annexe 12 par ordre de service de la Collectivité.
- Au-delà de -5% et 5% par rapport à l'offre kilométrique prévisionnelle annuelle figurant à l'Annexe 1 (kilomètres commerciaux de l'ensemble de l'offre), une révision des conditions financières formalisées par un avenant suite à une rencontre des parties dans les conditions prévues à l'Article 33.3.

Article 33.1.4 Modifications liées à l'ouverture de nouveaux collègues

Suivant leur durée et leur ampleur, les modifications de la consistance ou des modalités d'exécution du service définies à l'Article 12.2, à l'Article 12.3 et à l'Article 12.4 peuvent se traduire, dans les conditions prévues par l'Article 33 par un complément de forfait de charge sur la base des coûts prévus dans l'annexe 12.

Article 33.2 En cas d'évolution des tarifs

L'incidence de l'évolution des tarifs est prise en compte pour ajuster le montant de recettes prévisionnelles sur lesquelles le Concessionnaire s'est engagé et définies à l'Annexe 11.

L'évolution des tarifs entre l'année n-1 et l'année n, s'apprécie au travers de la variation de la moyenne pondérée des tarifs (VTm), la pondération étant fonction de la part respective du produit de chaque titre dans le total des recettes de trafic de l'année précédente (cf. Annexe 13).

Les recettes prévisionnelles définies à l'Annexe 11 sont actualisées selon la variation de la moyenne pondérée des tarifs (modalités de calcul définies à l'Annexe 13) pour l'année n.

Un coefficient de pondération pour tenir compte de l'élasticité de la demande à une augmentation des tarifs est appliqué. Il correspond à 0,50.

Article 33.3 Clause de rencontre en cas d'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution du contrat

Article 33.3.1 Cas de déclenchement

Pour tenir compte de l'évolution éventuelle des conditions économiques et techniques d'exécution du présent contrat, impossible à anticiper au moment de sa passation, et hors modifications temporaires de l'offre de service telles que définies à l'Article 12.1, les parties conviennent de se rencontrer pour envisager une modification des conditions financières (y compris les modalités de l'indexation) du présent contrat à la hausse ou à la baisse, dans les conditions visées à l'Article 33.3.2, dans les cas suivants :

- En cas d'une variation par rapport à l'offre kilométrique prévisionnelle annuelle du réseau de bus de plus de 5%, conformément à l'Article 33.1 ;
- En cas d'une variation de la vitesse commerciale du réseau de bus de +/- 2% ;
- En cas d'une variation annuelle du nombre d'élève sur le réseau de cars scolaires de plus de 5% ;
- En cas d'une variation par rapport aux prévisions de fréquentation des services de TAD et de TAD PMR de plus de 5%,
- Au moment de la renégociation de la convention de la communauté tarifaire Léman Pass (ANNEXE 35) ;
- En cas de variation des recettes réelles perçues par le Concessionnaire de plus de 10% par rapport aux recettes prévisionnelles définies à l'Annexe 11 suite à la modification par l'Autorité Organisatrice de la grille tarifaire telle que présentée en Annexe 9 ou en cas d'évolution significative de la fréquentation ;
- En cas de variation significative des produits et charges d'exploitation entrant dans l'économie du contrat et supportés par le Concessionnaire, consécutive à une modification de la législation, de la réglementation et de la jurisprudence notamment sociale, fiscale applicable non connue au 1^{er} jour du mois de remise des offres et non prise en compte dans les indices d'actualisation des prix du contrat ;
- En cas de divergence forte et durable entre l'évolution des recettes fiscales de la collectivité et l'évolution du coût du service ;
- En cas d'évolution de plus de 30 % de la formule d'indexation du Forfait de Charges définie à l'Article 29.3.1 ou de plus de 20% d'un indice définit à l'Article 29.3.1 au cours d'une même année.
- En cas de variation de l'âge moyen ou de la composition du parc de matériel roulant mis à disposition du Concessionnaire par l'Autorité Organisatrice supérieur à 12 mois par rapport à l'âge moyen du parc contractuellement défini en accord avec l'inventaire A figurant à l'annexe 2 et le programme pluriannuel d'investissement de l'Autorité Organisatrice figurant en Annexe 5.

Article 33.3.2 Modalités de déclenchement

La clause de rencontre se déclenche, à la demande :

- soit de l'Autorité organisatrice,
- soit du Concessionnaire, sur production de pièces justificatives.

Le Concessionnaire produit à l'appui de ses demandes les comptes de l'exploitation, le graphicaire des services, le calendrier d'utilisation des véhicules, d'affectation des conducteurs, etc.

Le Concessionnaire produit également l'évaluation de l'impact de l'évolution des conditions techniques et économiques d'exécution du contrat sur ses charges et ses recettes réelles. Cet impact est déterminé par comparaison entre l'évolution des recettes et des charges sur une période d'observation qui ne saurait être inférieure à 6 mois et celle constatée sur une période de référence de même durée (en

excluant d'éventuelles mesures promotionnelles menées par le Concessionnaire et sur la base de données similaires d'exploitation).

Le réexamen des conditions financières peut impacter le Forfait de charges définie à l'Article 29 , la rémunération pour intéressement à la performance et à la qualité défini à l'Article 30 et / ou l'engagement de recettes défini à l'article 29.1, à la hausse comme à la baisse.

Les Parties se concerteront pour procéder au réexamen et trouver un accord, dans un délai de six mois à compter de la saisine, sur les éventuelles modifications à apporter par avenant aux documents contractuels. A défaut, le différend est soumis au Tribunal administratif territorialement compétent par la partie la plus diligente.

Article 33.4 – Subventions perçues par le Concessionnaire

Le Concessionnaire peut percevoir des subventions relatives au service ou tout cofinancements liés à des partenariats initiés par la collectivité.

Le Concessionnaire informe l'Autorité Organisatrice de la perception d'une subvention dans un délai de (3) trois mois. Les parties se rencontrent pour évaluer l'impact de la subvention sur l'économie du contrat et décider des modalités de traitement de la somme.

Les subventions ne figurant pas au compte d'exploitation prévisionnel présenté à l'Annexe 11 peuvent être:

- Reversées par le Concessionnaire à l'Autorité Organisatrice à l'euro,
- Déduits du Forfait de Charges défini à l'Article 29.2,
- Conservés par le Concessionnaire et réinvestis afin d'améliorer les prestations réalisées.

Le cas échéant, le Concessionnaire procède au paiement des sommes dues à l'Autorité Organisatrice dans un délai de quinze jours à compter de la réception du titre de recettes correspondant.

Cet article ne s'applique pas aux subventions perçues par le Concessionnaire concernant les aides à l'emploi.

ARTICLE 34 – PARTAGE DES GAINS DE PRODUCTIVITE

Dans le cadre de son Rapport annuel, le Concessionnaire fait parvenir à l'Autorité Organisatrice la décomposition du total des charges d'exploitation, d'administration et d'entretien de toute nature se rapportant à l'exercice n.

Dans l'hypothèse où le Concessionnaire obtiendrait, pour un exercice donné, de meilleurs résultats que ceux prévus dans ses comptes d'exploitation prévisionnels, un partage des gains de productivité sous forme de diminution du forfait de charges annuel est mis en œuvre.

Cette diminution du forfait de charges est toutefois conditionnée au fait que l'excédent brut d'exploitation des comptes du Concessionnaire est positif et supérieur à celui prévu dans le compte d'exploitation prévisionnel de l'exercice concerné, ceux-ci étant indexés par le résultat des formules d'indexation de l'année correspondante.

Pour une année donnée, l'excédent brut d'exploitation de l'année comparé à celui figurant dans le Compte d'exploitation prévisionnel indexé sera dénommé « l'excédent X » évoqué ci-après.

Les gains de productivité (après retraitement des frais de siège contractuels et de l'intéressement éventuellement perçu au titre de l'article 31) ainsi calculés seront imputés aux décomptes des sommes dues par les parties lors de l'arrêté des comptes en N+1 selon le barème ci-dessous :

- « l'excédent X » est compris dans une fourchette de 0 à 3% du prévisionnel, aucun reversement des gains au Concédant
- « l'excédent X » est strictement supérieur de 3% du prévisionnel, reversement de 75% des gains au Concédant

Il est également précisé que l'excédent brut d'exploitation tiendra compte des transferts de charges qui seront affectés par nature de charges (exemple : remboursements de frais de formation en atténuation des charges de personnel ; remboursements d'assurances en atténuation des charges externes ; remboursement de la TICPE).

ARTICLE 35 – MODALITES DE REGLEMENT DES SOMMES DUES PAR L'AUTORITE ORGANISATRICE AU CONCESSIONNAIRE

Article 35.1 Règlement du Forfait de Charges

Le règlement du Forfait de Charges par l'Autorité Organisatrice donnera lieu au versement au Concessionnaire d'acomptes mensuels égaux chacun à 1/12 du Forfait de charges de l'exercice concerné.

En cas de modification prévisible du montant du Forfait de Charges, le montant des acomptes sera recalé, toujours sur la base de 1/12 du montant du Forfait de Charges prévisible pour l'année entière.

L'Autorité Organisatrice procédera au mandatement des acomptes suivant la réglementation en vigueur.

Le Forfait de Charges est soumis à TVA.

Le Forfait de Charges est ajusté, au terme de chaque exercice, en fonction de la régularisation prévue à l'Article 29.3.1 et du réexamen des conditions financières du contrat telles que définies à l'Article 33.

L'Autorité Organisatrice dispose d'un délai d'un mois pour faire connaître ses observations. L'Autorité Organisatrice se réserve le droit de demander au Concessionnaire tout justificatif permettant la vérification de ses factures.

Avant le 30 avril de chaque année, le Concessionnaire présente un état justificatif du décompte définitif du Forfait de Charges.

Le règlement définitif du Forfait de Charges est réalisé à la clôture de l'exercice comptable au plus tard le 30 avril de l'année n+1, par détermination du solde entre le montant du Forfait de Charges, actualisé en avril n+1, et le cumul des sommes versées en acomptes tout au long de l'année n.

Article 35.2 Règlement de la rémunération pour intéressement à la qualité et à la performance

Avant le 30 avril de l'année n+1, le Concessionnaire adresse à la Collectivité un projet de décompte définitif de l'année précédente comportant le montant de l'intéressement à la qualité et à la performance sur la base des indicateurs de qualité et de performance définis à l'Annexe 18.

La Collectivité dispose d'un délai d'un mois pour faire connaître ses observations.

L'Autorité Organisatrice se réserve le droit de demander au Concessionnaire tout justificatif.

Au-delà de ce délai sans observation, le décompte devient définitif et la Collectivité procède au paiement des sommes dues dans les conditions prévues à l'Article 30.

Article 35.3 Règlement de la non atteinte de l'Objectif de recettes par le Concessionnaire

A la fin de chaque exercice, si les recettes réelles reversées par le Concessionnaire sont inférieures à l'objectif actualisé de recettes défini à l'article 29, le Concessionnaire est tenu par son engagement et reversera à l'Autorité Organisatrice le complément de recettes pour atteindre cet engagement.

Ce principe s'applique globalement pour les recettes commerciales et pour les recettes annexes.

Lors de l'arrêté des comptes, au plus tard le 30 avril de l'année N+1, le Concessionnaire verse les sommes dues à l'Autorité Organisatrice, sur présentation d'un titre de recettes.

Article 35.4 – Acceptation et délai des paiements

Les montants dus par l'Autorité Organisatrice au Concessionnaire seront payés conformément aux règles de la comptabilité publique et dans un délai de 30 jours.

Les demandes d'acompte et les factures afférentes au contrat comportent, outre les mentions légales, les indications suivantes :

- Le nom, le numéro SIRET et l'adresse du Concessionnaire,
- Le numéro de son compte bancaire ou postal,
- Les références du contrat et la date du contrat et de chaque avenant éventuel,
- La nature de la demande (acompte, facture de décompte annuel, facturation service occasionnel),
- Le montant hors TVA,
- Le taux et le montant de la TVA,
- Le montant total,
- Le cas échéant les montants et date des acomptes déjà réalisés,
- La date et la signature du Concessionnaire.

L'Autorité Organisatrice accepte ou rectifie la facture.

En cas de résiliation du présent contrat, quelle qu'en soit la cause, une liquidation des comptes est effectuée.

Les sommes restant dues par le Concessionnaire sont immédiatement exigibles.

L'Autorité Organisatrice se réserve le droit d'imposer un modèle de facture au Concessionnaire.

Ces factures sont déposées sur le portail Chorus Pro.

ARTICLE 36 – FORME ET CONTENU DE LA FACTURE D'ARRETE DES COMPTES

L'établissement des sommes dues par l'Autorité Organisatrice tient compte des dispositions en matière :

- d'indexation du Forfait de charges tel que prévu à l'article 29.2,
- d'intéressement relatif aux recettes mentionné à l'article 31,
- des modifications d'offres éventuelles
- du partage des gains de productivité le cas échéant

Article 36.1 – Règlement des pénalités

Les pénalités dues par le Concessionnaire conformément à l'Article 42 sont payées à l'Autorité Organisatrice dans un délai de quinze jours à compter de la réception du titre de recettes correspondant.

Article 36.2 – Règlement des indemnités de réemploi des véhicules

Dans le cas de la réalisation de services pour le compte de tiers et dans les conditions évoquées à l'Article 3.2, le Concessionnaire devra reverser une indemnité de réemploi égale à 1 euro HT par kilomètre effectué avec du matériel mis à disposition par l'Autorité Organisatrice.

Le montant des indemnités de réemploi dû par le Concessionnaire à l'Autorité Organisatrice pour les services réalisés durant le trimestre est déclaré à l'Autorité Organisatrice au plus tard le 15 du mois suivant (au plus tard les 15 avril, 15 juillet, 15 octobre et 15 janvier) et payé à l'Autorité Organisatrice dans un délai de quinze jours à compter de la réception du titre de recettes correspondant.

Ces indemnités de mise à disposition d'investissements perçue par l'Autorité organisatrice sont soumises à la TVA au taux normal.

La recette annexe Ra libellée "services réalisés pour le compte de tiers" dans l'annexe 11 correspond à l'indemnité de réemploi.

Article 36.3 – Règlement de l'intéressement sur recettes

Avant le 30 avril de l'année n+1, le Concessionnaire adresse à la Collectivité un projet de décompte définitif de l'année précédente comportant le montant d'intéressement sur recettes qui lui est le cas échéant reversé conformément à l'Article 32.

La Collectivité dispose d'un délai d'un mois pour faire connaître ses observations. L'Autorité Organisatrice se réserve le droit de demander au Concessionnaire tout justificatif.

Au-delà de ce délai sans observation, le décompte devient définitif. Le Concessionnaire procède au paiement des sommes dues à l'Autorité Organisatrice dans un délai de quinze jours à compter de la réception du titre de recettes correspondant.

Le règlement de l'intéressement sur recettes versé par l'Autorité Organisatrice au Concessionnaire est soumis à la TVA au taux en vigueur au jour de l'émission du titre de recettes correspondant.

ARTICLE 37 – REGIME FISCAL

Article 37.1 – Principes généraux

Tous les impôts ou taxes établis par l'Etat, le Département, l'Autorité Organisatrice ou une autre collectivité, y compris les impôts relatifs aux immeubles du service, sont à la charge du Concessionnaire à l'exception des taxes foncières et taxes additionnelles à la taxe foncière.

Le Concessionnaire s'engage, pendant toute la durée de la présente convention, à se conformer aux lois et règlements relatifs aux obligations fiscales lui incombant tant au titre des déclarations que du paiement des impôts et taxes qui sont à sa charge.

L'ensemble des impôts et taxes est intégré dans le compte d'exploitation prévisionnel.

Les taxes foncières et d'enlèvement des ordures ménagères pour les locaux et installations listés à l'inventaire A (biens de retours mis à disposition) sont supportées par l'Autorité Organisatrice.

En outre, les véhicules effectuant le service ne sont pas assujettis aux droits de stationnement aux points de départ, terminus et aux arrêts en bordure des voies publiques.

Article 37.2 – TVA

Il est précisé que l'ensemble des montants financiers mentionnés dans la présente concession est exprimé hors TVA ou sans TVA.

L'Autorité Organisatrice est propriétaire des recettes. La taxe afférente aux recettes facturées par le Concessionnaire ouvre droit à déduction.

La TVA collectée fait l'objet d'un reversement à l'Etat par l'Autorité concédante.

Le Forfait de charges dû par l'Autorité Organisatrice et les recettes reversées par le Concessionnaire sont assujettis à la TVA, au taux en vigueur.

Le Concessionnaire assume seul les conséquences de tout redressement fiscal éventuel, y compris les pénalités, concernant la gestion qui lui est déléguée au titre du présent contrat et qui relève de ses obligations propres. En revanche, le Concessionnaire n'est pas responsable des conséquences qui résulteraient des choix faits par l'Autorité Organisatrice en matière fiscale.

CHAPITRE 5 – CONTROLE, INFORMATION ET CONSEIL

ARTICLE 38 – EXERCICE DU CONTROLE PAR L’AUTORITE ORGANISATRICE

L’Autorité Organisatrice dispose des pouvoirs de contrôle de la parfaite exécution du service public par le Concessionnaire et du strict respect des obligations contractuelles.

L’Autorité Organisatrice dispose d’un droit de contrôle permanent sur l’exécution technique et financière du présent contrat par le Concessionnaire ainsi que sur la qualité du service rendu aux usagers.

Ce contrôle, organisé librement par l’Autorité Organisatrice à ses frais, comprend notamment :

- Un droit d’information sur la gestion du service délégué,
- La possibilité pour les agents de l’Autorité Organisatrice ou de ses préposés de se faire présenter toutes pièces et tous documents nécessaires au contrôle du service et au contrôle du respect par le Concessionnaire de ses obligations contractuelles et réglementaires ;
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues par le présent contrat lorsque le Concessionnaire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

L’Autorité Organisatrice peut confier l’exécution du contrôle soit à ses propres agents, soit à des organismes qu’elle choisit. Elle peut, à tout moment, en modifier l’organisation.

L’Autorité Organisatrice exerce son contrôle dans le respect des réglementations relatives à la confidentialité et au respect de la loi RGPD (vie privée, droits de propriété intellectuelle et industrielle du Concessionnaire dûment justifiés par celui-ci). Elle doit veiller à la qualification et à la déontologie des personnes chargées du contrôle et s’assurer qu’il ne perturbe pas le bon fonctionnement et la sécurité du service.

Le Concessionnaire facilite l’accomplissement du contrôle. A cet effet, il doit notamment :

- Autoriser à tout moment l’accès libre et gratuit aux véhicules et aux installations (consignes, P+R, et autres) mis à disposition du Concessionnaire ou fournis par lui, ainsi qu’aux véhicules de ses sous-traitants aux personnes mandatées par l’Autorité Organisatrice. Pour ce faire le Concessionnaire fournit à l’Autorité Organisatrice six cartes d’abonnement à validité permanente, et permet l’accès permanent aux services de consigne vélo et autres services de mobilité ;
- Autoriser à tout moment l’accès libre aux données billettiques à l’Autorité organisatrice ou à ses représentants,
- Fournir à l’Autorité Organisatrice le rapport annuel et répondre à toute demande d’information de sa part consécutive à une réclamation d’usagers ou de tiers,
- Justifier auprès de l’Autorité Organisatrice des informations qu’il aura fournies, notamment dans le cadre du rapport annuel, par la production de tout document technique (certificats délivrés par le service des Mines, carnets d’entretien, graphicaire des lignes...) ou comptable (justificatifs, contrats, polices,...) utile se rapportant au contrat,
- Désigner un ou plusieurs représentants compétents pour répondre aux questions posées par l’Autorité Organisatrice.

Le Concessionnaire s’engage à répondre par écrit aux questions de l’Autorité Organisatrice et à lui transmettre les documents qu’elle aura demandés dans un délai n’excédant pas quinze jours à compter de la date de réception de la demande.

L’Autorité Organisatrice dispose du pouvoir de sanction.

En cas de manquement à ces obligations, le Concessionnaire sera redevable des pénalités financières calculée selon les dispositions de l'Article 42, sauf cas justifié exonérateur de sa responsabilité.

ARTICLE 39 – DEVOIR D'INFORMATION ET DE CONSEIL

Article 39.1 – Principes généraux

Compte tenu de sa qualité de professionnel du transport public de voyageurs, le Concessionnaire est tenu à une obligation générale d'information, d'avis et de conseil vis à vis de l'Autorité Organisatrice.

Sans préjudice des autres stipulations du présent contrat, cette obligation concerne notamment toute information de nature à permettre à l'Autorité Organisatrice d'exercer sa qualité de maître d'ouvrage dans les meilleures conditions, d'améliorer le service rendu aux usagers, de prévenir les risques d'accidents, et d'écartier tout risque de nature à mettre en jeu la responsabilité de l'Autorité Organisatrice.

Le Concessionnaire tient à la disposition de l'Autorité Organisatrice, sur support informatique sous un format compatible avec les logiciels de bureautiques usuels, toutes les données techniques qu'il sera amené à communiquer sur support papier, sur simple demande de l'Autorité Organisatrice. Ceci concerne notamment les fiches descriptives des lignes, des itinéraires, des horaires, les graphicages des lignes et les données statistiques contenues dans le compte-rendu technique annuel.

Le Concessionnaire assure les missions d'études et de conseil à l'Autorité Organisatrice prévues à l'Article 22. Il ne peut prétendre à aucune rémunération supplémentaire au titre de ces missions. Les coûts correspondants sont intégrés aux charges d'exploitation fixées à l'Article 28.2.

Il participe aux réunions organisées par l'Autorité Organisatrice ou ses partenaires.

Article 39.2 – Moyens de communication

Le Concessionnaire doit être en mesure de communiquer en permanence. A cet effet, il doit disposer des, équipements et services suivants :

- Téléphone fixe et mobile accessibles 24h sur 24h et 7 jours sur 7,
- Courrier électronique/adresse internet.

Chaque véhicule est équipé d'un moyen de communication embarqué permettant une liaison entre le conducteur, le Concessionnaire et les services de secours afin de permettre une réaction plus rapide en cas d'incident ou d'accident.

Sur une journée d'exploitation - type, le Concessionnaire est en mesure d'apporter une réponse rapide et efficace à l'Autorité Organisatrice suite aux éventuels événements pouvant survenir.

Pendant les périodes de crise (verglas, inondations...) où il y a lieu de communiquer en dehors des heures ouvrables, le Concessionnaire établit une permanence et fournit à l'Autorité Organisatrice les coordonnées de l'agent concerné.

ARTICLE 40 – REPORTING

Article 40.1 – Tableaux de bord trimestriels

Le Concessionnaire est tenu de remettre avant la fin du mois suivant la fin d'un trimestre un tableau de bord retraçant l'activité réelle du trimestre précédent, le cumul depuis le début de l'année et le rappel des données relatives aux mêmes périodes de l'exercice précédent et un comparatif par rapport au prévisionnel, conformément au modèle joint en Annexe 10.

Les tableaux de bord précisent notamment :

- Le nombre de kilomètres parcourus,
- Les principales unités d'œuvres du réseau
- Les recettes,
- La fréquentation,
- Chaque trimestre : un bilan sur la qualité de service,
- Le bilan sécurité / accident.

Les tableaux de bord doivent rester parfaitement cohérents avec les postes du CEP et conformes au modèle transmis en Annexe 10.

Pour les véhicules, les tableaux de bord doivent intégrer les vélos et trottinettes faisant partie des services de la mobilité.

Les tableaux de bord sont systématiquement accompagnés de commentaires synthétiques expliquant les évolutions constatées et proposant les mesures correctives nécessaires lorsqu'il y a lieu.

Article 40.2 – Rapport annuel

Article 40.2.1 Principes généraux

En application des dispositions des articles L. 3131-5 du Code de la commande publique et R. 3131-2 et suivants du même Code, le Concessionnaire remet à l'Autorité Organisatrice, chaque année, un rapport portant sur l'exercice précédent. Celui-ci doit être présenté au plus tard le 30 avril de l'exercice suivant et contient :

- 1° Les données comptables suivantes :
 - ✓ Le compte annuel de résultat de l'exploitation de la concession rappelant les données présentées l'année précédente au titre du contrat en cours. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon des critères internes issus de la comptabilité analytique ou selon une clé de répartition dont les modalités sont précisées dans le rapport pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ;
 - ✓ Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques d'une année sur l'autre sauf modification exceptionnelle et dûment motivée ;
 - ✓ Un état des variations du patrimoine immobilier intervenues dans le cadre du contrat ;
 - ✓ Un état des autres dépenses de renouvellement réalisées dans l'année conformément aux obligations contractuelles ;
 - ✓ Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service public concédé, comportant notamment une description des

biens et, le cas échéant, le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

- ✓ Un état du suivi du programme contractuel d'investissements en premier établissement et du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service public concédé ainsi qu'une présentation de la méthode de calcul de la charge économique imputée au compte annuel de résultat d'exploitation de la concession ;
 - ✓ Un inventaire des biens désignés au contrat comme biens de retour et de reprise du service concédé ;
 - ✓ Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaires à la continuité du service public ;
 - ✓ Le rapport comporte notamment un compte d'exploitation sous format analytique, conformément au cadre de compte d'exploitation prévisionnel et est remis au format Excel.
- 2° Une analyse de la qualité des ouvrages ou des services demandés au concessionnaire, comportant tout élément qui permette d'apprécier la qualité des ouvrages ou des services exploités et les mesures proposées par le concessionnaire pour une meilleure satisfaction des usagers. La qualité des ouvrages ou des services est notamment appréciée à partir d'indicateurs, proposés par le concessionnaire ou demandés par l'autorité organisatrice et définis par voie contractuelle. Cette analyse est effectuée suivant l'article 40.3.
 - 3° Une annexe comprenant un compte rendu technique et financier comportant les informations utiles relatives à l'exécution du service, notamment les tarifs pratiqués, leur mode de détermination et leur évolution, ainsi que les autres recettes d'exploitation.
 - 4° Le rapport comprend la description des mesures mises en œuvre pour garantir la protection de l'environnement et l'insertion par l'activité économique dans le cadre de l'exécution du contrat.

A la demande de l'Autorité Organisatrice, le concessionnaire produira également un rendu intermédiaire.

Le Concessionnaire présente la liste des opérations significatives confiées à des entreprises tierces conformément à l'Article 8.1, la liste des subdélégués - conformément à l'Article 8.2 ainsi que les justificatifs à l'Article 9.

L'Autorité Organisatrice a le droit de vérifier les informations contenues dans ce rapport dont le défaut de production dans les délais est sanctionné conformément à l'Article 42.

Une réunion annuelle de présentation du rapport annuel par le Concessionnaire peut être organisée par l'Autorité Organisatrice si elle le souhaite. Le Concessionnaire est alors informé au moins quinze jours avant la tenue de la réunion de présentation.

Une réunion intermédiaire d'analyse des comptes du Concessionnaire peut être organisée par l'Autorité Organisatrice si elle le souhaite. Le Concessionnaire est informé au moins quinze jours avant la tenue de cette réunion. L'ensemble des éléments comptables présentés par le Concessionnaire dans le cadre de son rapport d'activités annuel est examiné à cette occasion par l'Autorité Organisatrice.

Article 40.2.3 Analyse de la qualité des services

Le Concessionnaire présente une analyse de la qualité du service comportant les éléments permettant d'apprécier la qualité des services rendus et propose les mesures appropriées pour accroître la satisfaction des usagers.

Il propose notamment un bilan et une analyse :

- Des indicateurs de la qualité des services prévus à l'Article 20.2, complétés le cas échéant par les résultats de son propre contrôle qualité,
- Des principaux résultats des enquêtes et sondages réalisés pendant l'année,
- Des réclamations et observations des usagers conformément à l'Article 17.

Les services de location, parc à vélo et de trottinettes, et les P+R font l'objet de la même analyse. Les indicateurs de suivi sont à présenter par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire présentera également le bilan des actions de marketing réalisées et des retours.

Article 40.2.4 Annexe technique et financière

40..2.4.1 Eléments techniques

Cette partie du rapport comprend notamment :

- Les insuffisances éventuelles des biens et équipements pour répondre aux besoins des usagers ou pour appliquer la réglementation en vigueur, avec rappel des propositions formulées par le Concessionnaire pour remédier à ces insuffisances,
- Une synthèse des opérations d'entretien, de maintenance, de renouvellement et de modernisation réalisés pendant l'exercice (notamment la liste des interventions réalisées sur chaque véhicule : réparation, maintenance, tôlerie / peinture, contrôle technique...),
- La liste des pannes ou interventions ayant nécessité l'immobilisation d'un véhicule pour une durée supérieure à 3 jours,
- La liste exhaustive des courses du réseau n'ayant pas été effectuées,
- Les consommations moyennes de carburant pour chaque véhicule,
- Le bilan des incidents et accidents constatés et les propositions d'améliorations,
- Le bilan de la politique d'information des usagers,
- Le bilan de la politique de lutte contre la fraude,
- Le bilan ligne par ligne des kilométrages réalisés,
- Le bilan des procédures et méthodes mises en œuvre pendant la phase travaux des pour assurer la continuité et la qualité du service,
- Le bilan des kilométrages réalisés dans l'année pour les services pour le compte de tiers tels que définis dans l'Article 3.2,
- Le bilan des kilomètres pour véhicules et type d'énergie,
- Une synthèse annuelle des ratios et indicateurs statistiques figurant dans les tableaux de bord mensuels et leur évolution depuis le début du contrat,
- Une analyse de la fréquentation réelle observée et des propositions d'amélioration sur la base notamment de l'interprétation des données quotidiennes,
- Une synthèse des qualités de service, notamment des réclamations et leur traitement,
- La liste et les résultats des campagnes de promotion du service menées durant l'exercice,
- Le bilan des infractions constatées par le Concessionnaire,
- Le recensement des actes de délinquance

40.2.4.2 *Éléments financiers*

- Les tarifs pratiqués, leur mode de détermination et leur évolution,
- Les autres recettes d'exploitation,
- Le bilan des activités réalisées pour le compte de tiers. Pour les services de transport seront précisés les kilomètres effectués et les recettes encaissées. Pour les autres prestations seront indiquées la nature des prestations et les recettes encaissées,
- Une présentation et une analyse des ratios financiers caractéristiques (Recette commerciale unitaire par voyage, coût moyen par voyage et par km, contribution financière de l'Autorité Organisatrice par voyage et par km...),
- Tout commentaire du Concessionnaire relatif aux éléments financiers,
- Les conditions économiques générales de l'année d'exploitation.
- Le compte de résultat d'exploitation complété pour l'année considérée, remis au format Excel

Pour toutes ces données, on rappellera pour mémoire les chiffres des exercices antérieurs depuis la prise d'effet du présent contrat.

40.2.4.3 *Données sur le personnel*

Dans cette partie du rapport, le Concessionnaire indique la liste des emplois et des postes de travail affectés au service ainsi que le nombre, le statut, les conditions de rémunération et la convention collective des agents qui sont intervenus pendant l'exercice, et leur évolution au cours du contrat, en distinguant entre l'effectif exclusivement affecté au service délégué, et les agents affectés à temps partiel directement au service.

Le Concessionnaire présente un bilan de sa politique de formation du personnel et le plan de formation.

Le Concessionnaire informe également l'Autorité Organisatrice :

- De toute évolution majeure affectant la situation du personnel intervenant dans le cadre du service délégué, notamment en cas de modification de la convention collective applicable,
- Des accidents de travail significatifs survenus au cours de l'exercice,
- Des observations formulées par l'inspection du travail, notamment pour ce qui concerne la sécurité des ouvrages, installations et équipements constituant le service délégué.

Le Concessionnaire tient à la disposition de l'Autorité Organisatrice les feuilles d'imputation horaires et nominatives du personnel d'exploitation intervenant sur le service.

CHAPITRE 6 – GARANTIE, SANCTIONS, CONTENTIEUX

ARTICLE 41 – GARANTIE A PREMIERE DEMANDE

Dans les quinze jours qui suivent le délai d'un mois qui suit la prise d'effet du contrat, le Concessionnaire fournit à l'Autorité Organisatrice une garantie à première demande annexée au présent contrat (Annexe 21).

Le montant de la garantie s'élève à 3 % des recettes d'exploitation du Concessionnaire prévues au compte d'exploitation prévisionnel pour le premier exercice (Annexe 11).

L'Autorité Organisatrice peut faire appel à cette garantie pour recouvrer :

- Le remboursement des dépenses engagées par elle dans l'hypothèse où elle a été contrainte de prendre les mesures prévues par l'Article 13 et l'Article 44 du présent contrat,
- Le paiement des pénalités dues par le Concessionnaire en cas de non versement dans les conditions prévues par l'Article 42,
- Le paiement de toutes les sommes restant dues par le Concessionnaire à l'expiration du présent contrat.

La garantie prend fin 6 mois après le terme du présent contrat.

ARTICLE 42 - PENALITES

Outre les cas où les dispositions contractuelles le prévoient expressément, si le Concessionnaire ne remplit pas, même partiellement, les obligations décrites dans la présente convention, et ses documents constitutifs, ou s'il passe outre un avis formulé par l'Autorité Organisatrice, des sanctions financières peuvent lui être appliquées.

Le champ d'application des sanctions financières recouvre chacune des obligations contractuelles du Concessionnaire et au titre de la présente convention et de ses documents constitutifs. Elles sont applicables hors cas de force majeure ou causes exonératoires.

Les montants des sanctions financières sont les suivants :

- Manquement aux obligations contractuelles sans conséquence sur l'exécution même du service de transport public, sans incidence sur la sécurité des personnes et/ou des biens : **250** euros par manquement ou **100** euros par jour de retard dans le cas de la non-remise d'un document ;
- Manquement avec conséquence sur l'exécution même du service de transport public, sans incidence sur la sécurité des personnes et/ou des biens : **500** euros par manquement, et **500** euros par jour en cas de manquement ayant un effet continu ;
- Manquement avec incidence sur la sécurité des personnes et/ou des biens **1 000** euros par manquement et **1 000** euros par jour en cas de manquement ayant un effet continu.

Ces montants sont des maxima par manquement et sont fixes pendant toute la durée de la convention.

Procédure de mise en œuvre des sanctions financières :

L'autorité Organisatrice constate, par un relevé de carence, la non-réalisation de l'une des obligations contractuelles par le Concessionnaire. Ce relevé prévoit les conditions dans lesquelles le Concessionnaire doit revenir à une situation conforme au contrat.

Le Concessionnaire dispose d'un délai de 7 jours pour présenter ses observations. Passé ce délai, le relevé de carence ne peut plus faire l'objet de contestation.

A l'issue de ce délai, l'Autorité Organisatrice propose :

- Un constat de manquement et le montant de sanction correspondante ;
- Le classement sans suite du relevé de carence.

Le paiement a lieu dans le délai de 15 jours à compte de la réception du titre de recette.

Le paiement des pénalités par le Concessionnaire présente un caractère libératoire à l'égard de l'Autorité organisatrice.

Le montant total des pénalités pouvant être infligées par l'Autorité Organisatrice au Concessionnaire pour une année contractuelle donnée est plafonné à 1% du Forfait de Charges annuel du Concessionnaire pour l'année considérée telles que définies au compte d'exploitation prévisionnel figurant à l'Annexe 11 du présent contrat.

ARTICLE 43 – PENALITES DE RETARD

En cas de retard de versement par l'Autorité Organisatrice des sommes dues au Concessionnaire et réciproquement, lesdites sommes sont de plein droit majorées, à compter de leur date d'exigibilité, de pénalités de retard calculées prorata temporis, au taux légal majoré des intérêts moratoires applicables.

ARTICLE 44 - MISE EN REGIE

En cas de faute grave du Concessionnaire, et notamment si la sécurité des usagers et des tiers ou la sécurité publique viennent à être compromises ou si le service n'est exécuté que partiellement, l'Autorité Organisatrice peut prendre toutes les mesures nécessaires aux frais et risques du Concessionnaire et notamment décider la mise en régie du service.

ARTICLE 45 – DECHEANCE

L'Autorité Organisatrice peut déclarer la déchéance d'un contrat unilatéralement sans que le Concessionnaire puisse prétendre à des indemnités en cas de :

- Liquidation judiciaire, dissolution de l'entreprise, ou faillite personnelle,
- Faute grave ou malversation,
- Inobservation grave ou transgression répétée des clauses du présent contrat,
- Manquements graves aux règles de sécurité,
- Défaut d'assurance,
- Fausse déclaration concernant les services effectivement réalisés,
- Non-respect des dispositions législatives ou réglementaires en vigueur,
- Radiation de l'entreprise du registre des entreprises de transports routiers de personnes,

- Subdélégation non autorisée,
- Interruption totale du service pendant deux jours consécutifs ou trois jours durant la même année glissante, cas de force majeure, d'intempéries ou de grèves exceptés,
- Cession du contrat à un tiers sans autorisation ou de changement d'actionnaire majoritaire sans autorisation préalable de l'Autorité Organisatrice.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification au Concessionnaire par lettre recommandée avec accusé réception avec pour conséquence la répétition de tout ou partie des subventions versées.

En cas de déchéance, le Concessionnaire n'a droit à aucune indemnité.

ARTICLE 46 – MISE EN ŒUVRE DES SANCTIONS

Préalablement au recours aux sanctions visées à l'Article 42, à l'Article 44 et à l'Article 45 et sauf urgence, l'Autorité Organisatrice informe le Concessionnaire par courrier avec accusé de réception de son intention.

Ce courrier précise les motifs de la sanction et fixe un délai au Concessionnaire pour qu'il se mette en conformité ou fasse part de ses observations.

Au terme de ce délai, l'Autorité Organisatrice apprécie la mise en conformité ou la pertinence des arguments présentés par le Concessionnaire et décide de l'application ou non des sanctions.

ARTICLE 47 - NOTIFICATIONS, MISES EN DEMEURE

Les notifications ou mises en demeure faites entre parties au titre des dispositions de la présente convention sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

ARTICLE 48 – REDRESSEMENT, LIQUIDATION, MODIFICATION DE RAISON SOCIALE

Le jugement prononçant le redressement ou la liquidation judiciaire est notifié sans délai à l'Autorité Organisatrice par le Concessionnaire. Il en est de même de tout jugement ou décision susceptible d'avoir un effet sur la modification du capital social ou de la raison sociale.

ARTICLE 49 – REGLEMENT DES LITIGES

L'Autorité Organisatrice et le Concessionnaire conviennent qu'à défaut d'accord amiable, toutes difficultés relatives à l'application ou l'interprétation du présent contrat seront soumises à la juridiction administrative compétente.

CHAPITRE 7 – FIN DU CONTRAT

ARTICLE 50 – EXPIRATION

Le présent contrat n'ouvre droit à aucune indemnité lorsqu'il arrive à son échéance normale.

ARTICLE 51 – RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D'INTERET GENERAL

L'Autorité Organisatrice peut à tout moment mettre fin au contrat avant le terme prévu pour un motif d'intérêt général. L'Autorité Organisatrice notifie sa décision au Concessionnaire par courrier recommandé avec accusé de réception ou par huissier avec un préavis minimal de six mois.

Le Concessionnaire a droit à une indemnisation fixée d'un commun accord et tenant compte :

- Des frais engagés par le Concessionnaire découlant directement de la résiliation, sur présentation des justificatifs (autres que ceux qu'il aurait dû supporter en tout état de cause à la fin normale du contrat),
- De la moyenne des résultats annuels nets avant impôt, prévus dans les comptes prévisionnels pour la durée normale de la délégation, et du nombre des années restant à courir.

Cette indemnité est versée dans un délai de trois mois à compter de la date d'effet de la résiliation.

ARTICLE 52 – CONTINUITÉ DU SERVICE EN FIN DE CONTRAT

Article 52.1 – Principes généraux

De façon générale, l'Autorité Organisatrice a la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour le Concessionnaire, de prendre pendant les six derniers mois de la délégation toute mesure qu'elle estime nécessaire pour assurer la continuité du service, en réduisant autant que possible la gêne qui en résulte pour le Concessionnaire.

Article 52.2 – Continuité des contrats du Concessionnaire conclus avec les tiers

En fin de contrat, l'Autorité Organisatrice se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre par un tiers de son choix, les contrats et engagements que le Concessionnaire a passé, pour son compte, avec des tiers pour l'exécution du contrat.

Six mois au moins avant la fin du contrat, le Concessionnaire remet à l'Autorité Organisatrice une liste de tous les contrats d'approvisionnement, de fournitures, de location ou de services (électricité, téléphone, matériel d'exploitation, etc.) qui détaille les éléments principaux de chaque contrat (objet, fournisseur, conditions financières).

En cas de poursuite de l'un des contrats susvisés, l'Autorité Organisatrice se substitue ou se fait substituer dans les droits et obligations du Concessionnaire.

Le Concessionnaire veille à ce que soient insérées dans les contrats qu'il passe avec des tiers, les stipulations propres à permettre l'application du présent article conformément à l'Article Article 8.1.

ARTICLE 53 – REGIME DES BIENS EN FIN DE CONTRAT

Article 53-1 – Régime des biens de retour

Les biens mis à disposition par l'Autorité Organisatrice (biens de retour faisant l'objet de l'inventaire A) lui sont gratuitement retournés en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu de leur âge.

Au cas où l'Autorité Organisatrice doit engager des travaux de remise en état, réparation, d'entretien ou de renouvellement par la suite de négligence du Concessionnaire, les frais correspondants sont mis à la charge du Concessionnaire.

Article 53.2 – Reprise des biens financés par le Concessionnaire

Les biens mis à disposition par le Concessionnaire affectés exclusivement à l'exploitation du service public (identifiés comme biens de reprise dans l'inventaire B) peuvent être repris par l'Autorité Organisatrice. Il en va de même pour les approvisionnements et stock existants correspondant à la marche normale de l'exploitation.

La valeur de reprise de ces biens, approvisionnements et stocks est égale à leur valeur nette comptable, majorée des frais éventuels de remise en état.

Le montant de ces rachats est versé au Concessionnaire dans les six mois qui suivent la fin du contrat.

ARTICLE 54 – REMISE DES DOCUMENTS ET DES FICHIERS

Six mois au moins avant la fin du contrat, le Concessionnaire remet à l'Autorité Organisatrice sur support papier et sur support informatique sous un format compatible avec les logiciels de bureautiques usuels et à condition que le Concessionnaire dispose d'une version informatisée de ces données :

- Cartographie et schémas des lignes,
- Fiches horaires,
- Les documents d'information du public concernant la tarification, les règles d'accès, etc.

ARTICLE 55 - REPRISE DU PERSONNEL

Le sort des personnels affectés au service est régi par la réglementation en vigueur (article L.1224-1 du code du travail).

Un an avant la date d'expiration du présent contrat, le Concessionnaire communique à l'Autorité Organisatrice les renseignements non nominatifs suivants concernant les personnels affectés au service :

- Age,
- Niveau de qualification professionnelle,
- Tâche assurée,

- Temps d'affectation sur le service,
- Convention collective ou statut applicables,
- Montant total de la rémunération pour l'année civile précédente (charges comprises),
- Existence éventuelle, dans le contrat ou le statut, d'une clause ou d'une disposition pouvant empêcher le transfert du contrat de l'intéressé à un autre exploitant.

Il communique également à l'Autorité Organisatrice la liste des salariés protégés, et les accords d'entreprise.

L'ensemble des dossiers des agents concernés par le transfert est remis au nouveau Concessionnaire à la date de prise d'effet du nouveau contrat.

ARTICLE 56 : ETHIQUE ET ANTI-CORRUPTION :

Les Parties déclarent se conformer et respecter toute la réglementation internationale, européenne, nationale et locale relative à la lutte contre la corruption et le trafic d'influence applicable dans le cadre de l'exécution du présent Contrat.

Les Parties mettront en œuvre sans délai toute évolution des règles précitées.

Les Parties garantissent qu'elles n'ont pas fourni ou promis d'avantage indu à l'autre Partie ou à tout tiers, afin d'obtenir le bénéfice de ce Contrat.

En cas de non-respect par l'une des Parties des dispositions du présent article, l'autre Partie peut résilier le présent Contrat de plein droit et avec effet immédiat par lettre recommandée avec avis de réception, sans versement d'indemnité et sans préjudice des dommages et intérêts ou recours prévus par la loi.

Les Parties s'engagent à imposer à leurs propres prestataires et sous-traitants, le respect des mêmes Règles que celles auxquelles elles sont tenues par le présent Article.

Signatures

Pour Annemasse Agglo

Pour TP2A

Jean-Pierre PHILIBERT
Président

Annexe 1

Consistance de l'offre

Projet d'exploitation des lignes régulières

Nos objectifs pour l'offre de transport :

- **L'attractivité** : un réseau adapté aux différents usages, avec un V/K qui évolue de 2,09 en 2021 à 2,19 en 2029, soit + 5% ;
- **L'adaptabilité** : un réseau qui évolue au rythme du développement du territoire, avec 3 phases distinctes ;
- **La robustesse** : un réseau facile à exploiter et facile à comprendre pour les voyageurs.

Durant la concession, 3 phases de réseaux vont se succéder :

Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois	Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans	Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois
Continuité du réseau de décembre 2021	Réseau DCE 2023 : <ul style="list-style-type: none">• Modification TANGO• Modification des lignes 3, 4, 5, 6, 7, 8• Création nouvelle ligne 9	Réseau DCE 2025 : <ul style="list-style-type: none">• Mise en place Ligne 5 TCSP• Prolongement Ligne 9 à Lucinges

Pour un réseau le plus attractif possible pour les actifs, nous veillons à :

- Proposer **des horaires cadencés** pour une meilleure lisibilité et compréhension des horaires ;
- Assurer au maximum des horaires **en correspondance avec le LEX** en gare d'Annemasse et **avec le tramway T17** à Montessuit, avec une attention particulière aux franges matin et soir.

Cette attractivité résulte également d'une exploitation robuste qui intègre :

- **La variation des temps de parcours** selon les heures et jours ;
- **Les contraintes scolaires** (45% des voyageurs du réseau sont des scolaires), qui ont un impact fort sur l'ensemble des horaires ;
- Des propositions d'**adaptations mineures, à une échelle locale**, afin d'exploiter au mieux le réseau souhaité par Annemasse Agglomération (ex: terminus à Cranves-Sales).

Les réseaux phases 2 et 3 respectent les éléments fournis dans le cahier des charges concernant les itinéraires et le volume de courses associé. Les cas d'ajustements nécessaires sont détaillés dans les pages suivantes. Il est à noter des écarts d'approche entre le réseau de la phase 1 et les réseaux des phases 2 et 3.

Les réseaux des phases 2 et 3 s'appuient sur la structure du réseau de 2019. Or, le nouveau réseau de 2021 suit par endroit d'autres tendances (modification d'itinéraires comme la ligne 3 via Léman, une diminution d'offre sur la ligne 4 alors que cette ligne est renforcée en phase 3, etc.).

Une mise en cohérence des évolutions de réseaux serait à envisager pour assurer des changements dans une même direction, pour un réseau encore plus attractif et conforme aux attentes d'Annemasse Agglomération.

Nous émettons également des suggestions d'évolution du réseau pour améliorer l'attractivité du réseau. Ces évolutions potentielles ne sont pas intégrées dans notre chiffrage.

L'ensemble des fiches horaires sont jointes en annexes au projet de contrat. Elles comportent en complément les informations sur les correspondances possibles avec le LEX, le tramway et la desserte des établissements scolaires.

Des tableaux de synthèse de la desserte des établissements scolaires sont également joints en annexe (exemple de tableau présenté sur la ligne Tango dans le paragraphe suivant).

Le réseau structurant : la Tango

Itinéraire

La ligne emprunte désormais l'itinéraire via Place Deffaugt et Libération dans les deux sens.

Volume d'offre

PÉRIODE SCOLAIRE									
	Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
Tango	10'/15'	149	04:40-23:05	10'/15'	158	04:40-22:59	10'/15'	158	04:40-23:00

SAMEDIS & VACANCES									
	Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
Tango	15'	125	05:40-22:35	15'	126	6:10-22:59	15'	126	6:10-22:59

Contraintes scolaires

Les contraintes scolaires pour les collèges de Paul Langevin et Michel Servet sont respectées ainsi que pour le lycée des Glières et de Jean Monnet. Exemple de tableau de synthèse des dessertes des établissements par la Tango pour les phases 2 (décembre 2023) et 3 (décembre 2025) :

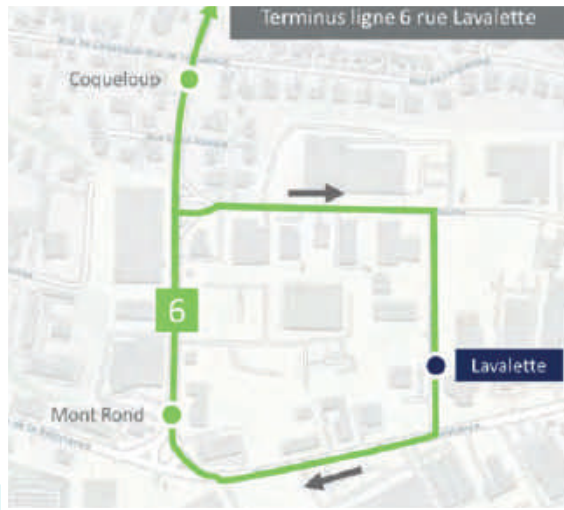
Contraintes scolaires	Entrées				Sorties					
Collège Paul Langevin (arrêt Paul Langevin)	7:55	8:55	-	13:55	-	12:00	15:55	17:00	-	-
Passage depuis J.Monnet P+R	7:45	8:46	-	13:40	-	12:10	16:05	17:07	-	-
Passage depuis Altéa P+R	7:47	8:47	-	13:47	-	12:17	16:02	17:12	-	-
Collège Michel Servet (arrêt Libération)	7:55	13:00	13:52	-	-	11:55	14:55	15:50	17:00	-
Passage depuis J.Monnet P+R	07:43	12:42	13:42	-	-	12:13	15:13	16:03	17:12	-
Passage depuis Altéa P+R	07:49	12:44	13:44	-	-	12:00	14:59	16:04	16:14	-
Lycée des Glières (arrêt Lycée des Glières)	7:50	8:50	13:10	14:05	-	12:00	15:10	17:00	17:55	-
Passage depuis J.Monnet P+R	07:41	08:41	12:57	13:57	-	12:10	15:20	17:10	18:10	-
Passage depuis Altéa P+R	07:41	07:41	13:01	13:46	-	12:17	15:16	17:06	18:06	-
Lycée J. Monnet (arrêt Jean Monnet P+R)	7:55	8:50	12:40	13:35	11:45	12:40	15:35	16:30	17:25	-
Passage depuis J.Monnet P+R	-	-	-	-	11:50	12:50	15:45	16:45	17:35	-
Passage depuis Altéa P+R	07:46	08:46	12:22	13:22	-	-	-	-	-	-

Les lignes essentielles : 3, 5, 6 et 8

Itinéraires

Les itinéraires demandés ont été respectés. Nous avons également intégré les propositions suivantes :

- **Ligne 3** : l'itinéraire express compte 11 courses par jour pour un accès plus rapide au centre-ville et au collège Jacques Prévert ;
- **Ligne 6** : desserte de la ZA du Mont-Blanc avec une boucle dans le sens horaire. Nous proposons de créer un arrêt terminus rue Lavalette. Le nom de l'arrêt est laissé à l'appréciation d'Annemasse Agglo ;
- **Ligne 8** : l'itinéraire proposé est réalisable. Toutefois, des travaux d'aménagements seraient à envisager pour faciliter le trajet à Cranves-Sales, comme la giration au niveau de l'église, ainsi que les nombreux dos d'ânes présents dans la commune. Des travaux pour le retournement à Vétraz-Monthoux sont également à envisager.



Pour aller + : loin : une desserte de Cranves-Sales plus attractive

(proposition non intégré dans notre offre à ce stade)

Dans Cranves-Sales, la ligne 8 pourrait emprunter la route de Borly, desservir la mairie de Cranves-Sales et se terminer au collège Paul-Emile Victor. Cette solution présenterait plusieurs avantages :

- Gagner en lisibilité grâce à un itinéraire identique dans les deux sens ;
- Accéder à l'Espace Vuargnoz plus facilement avec la ligne 8 avec la desserte de Taninges. La liaison avec le bâtiment est plus sécurisée que par l'arrêt Route des Tattes ;
- Dans une moindre mesure, c'est aussi un trajet plus confortable car il évite les nombreux dos d'âne de la route des Fontaines.

L'impact temps de parcours est limité. La question de l'aménagement du carrefour pour faciliter la giration des bus près de l'église reste valable.





Volume d'offre pour les lignes essentielles

PÉRIODE SCOLAIRE									
Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois			
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
3	15'/30'	71	05:25-21:55	15'/30'	91	05:19-21:45	15'/30'	91	05:19-21:45
5	~30'	58	05:11-21:26	20'/30'	74	05:20-21:26	20'/30'	74	05:20-21:26
6	20'/40'	83	05:50-20:10	15'/30'	90	05:45-21:15	15'/30'	90	05:45-21:15
8	40'	47	05:53-19:21	40'	55	05:30-19:15	15'/30'	90	05:30-21:45

SAMEDIS & VACANCES									
Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois			
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
3	30'	66	05:30-21:45	30'-45'	49	05:30-21:45	30'-45'	49	05:30-21:45
5	40'	43	06:47-21:33	~40'	48	06:55-22:50	~40'	48	06:55-22:50
6	40'	38	07:15-19:15	30'	56	07:00-21:15	30'	56	07:00-21:15
8	40'	38	07:05-19:05	40'	40	07:00-19:45	40'	46	06:15-21:15

Contraintes scolaires

Les horaires ont été établis pour répondre aux besoins des établissements desservis par les lignes :

- **Ligne 5** : les collèges Michel Servet et Paul-Emile Victor, et le lycée des Glières. A terme, le nouveau collège de Vétraz-Monthoux sera intégré ;

- **Ligne 6** : les collèges J. Prévert et P. Langevin, ainsi que le lycée des Glières ;

- **Ligne 8** : les collèges Michel Servet et Paul-Emile Victor, et le lycée Jean Monnet. A terme, le nouveau collège de Vétraz-Monthoux sera intégré.

Les lignes secondaires : 4, 7 et 9

Itinéraires

Les itinéraires demandés au cahier des charges ont été respectés, avec **une légère modification proposée pour le terminus de la ligne 9 à Cranves-Sales** en phase 2 (fin 2023 à fin 2025).

Le terminus s'établit à Paul-Emile Victor pour des raisons d'exploitation afin de permettre le retournement et la régulation. En effet, le retournement au niveau de la mairie est impossible en l'état.

En phase 3, la ligne 9 sera exploitée avec **un véhicule petit gabarit** pour répondre aux conditions de circulation en montagne. A cet horizon, la ligne est prolongée jusqu'à Lucinges. Nous proposons de **supprimer le doublon** du matin sur la S3 puisqu'une partie des élèves pourra emprunter la ligne 9.



Volume d'offre

L'offre des lignes 4 et 7 est augmentée dans les phases 2 et 3.

Cette augmentation est inverse aux évolutions intégrées dans la nouvelle offre de décembre 2021 (phase 1) dont le volume a été revu à la baisse en raison des faibles fréquentations observées sur ces lignes, en particulier en dehors des horaires scolaires.

Ligne	PÉRIODE SCOLAIRE								
	Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
4	45/60	32	06:20-19:10	30'	42	06:00-20:00	30'	60	06:25-21:00
7	30/60	31	06:55-19:35	30'/60'	48	05:20 -19:20	20'/30'	68	05:15-21:45
9	30/60	31	06:55-19:35	30'/60'	40	06:00-19:00	30'/60'	40	06:00-19:11

Ligne	SAMEDIS & VACANCES								
	Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
4	45/60	30	07:05-19:10	45'	30	07:09-17:25	45'	40	07:09-21:00
7	60	26	07:00-19:30	~45'	36	06:05-19:40	45'	40	06:05-21:35
9	60	26	07:00-19:30	60'	20	06:00-19:00	60'	20	06:00-19:00



Pour aller + loin : une ligne 4 qui termine au téléphérique du Salève le samedi et pendant les vacances scolaires

Le samedi et pendant les vacances, nous proposons de prolonger la ligne 4 jusqu'au téléphérique du Salève. Après l'arrêt Veyrier-Douane, le ligne est prolongée jusqu'au pied du téléphérique. Un arrêt sera à aménager. Cette proposition peut être réalisée sans ajout de véhicule supplémentaire, en prenant sur le temps de battement.

Cette nouvelle desserte peut rencontrer un succès important en permettant un accès vers un lieu d'attraction du territoire.

Contraintes scolaires

Les horaires ont été établis pour répondre aux besoins des établissements desservis par les lignes :

- **Ligne 4 :** les collèges J. Prévert et Michel Servet, ainsi que le lycée des Glières et celui de Jean Monnet ;
- **Ligne 5 :** les collèges Michel Servet et Paul-Emile Victor, et le lycée des Glières. A terme, le nouveau collège de Vétraz-Monthoux sera intégré ;
- **Sur la ligne 9,** les horaires ont été établis pour répondre aux entrées et sorties de Paul-Emile Victor, du futur collège de Vétraz-Monthoux, et du lycée Jean Monnet.

Points spécifiques sur certaines lignes

> Ecole d'Etrembières à Pas de l'Echelle - Ligne 4

La desserte de l'école primaire d'Etrembières situées au Pas de l'Echelle est actuellement réalisée avec la ligne 4. Nous proposons de la faire évoluer avec la création d'un service S5 réalisé en car. Cela s'explique d'une part pour des questions de sécurité pour les élèves grâce à un service en transport assis, et d'autre part, cela permet de ne pas générer de véhicule supplémentaire pour respecter cette contrainte.

> Nouveau collège de St-Cergues 2025 - Ligne 7

En phase 3, la desserte du nouveau collège de Saint-Cergues est possible dans les deux sens pour les entrées de 8h, sorties de 12h et 17h. La desserte de ce collège génère 1 véhicule supplémentaire.

> Collège de Vétraz-Monthoux - Ligne 9

En phase 3, la desserte du nouveau collège de Vétraz-Monthoux est possible dans les deux sens en lien avec les horaires du collège Paul-Emile Victor.

La ligne du dimanche : ligne DA

Itinéraire

L'itinéraire intégré au cahier des charges a été respecté.

Volume d'offre

SAMEDIS & VACANCES										
		Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	
DA	30'	52	06:48-20:40	30'	52	06:48-20:40	30'	52	06:48-20:40	

Pour aller + : loin : un terminus à Altéa pour la ligne DA

Nous proposons de faire évoluer l'itinéraire de la ligne DA avec un nouveau terminus à Altéa P+R. Après l'arrêt Paul Langevin, la ligne reprend l'itinéraire de la ligne Tango entre Voiron et Altéa P+R.

Cette proposition permet de reprendre l'itinéraire de la ligne structurante avec un accès à la zone commerciale dont les magasins peuvent être ouverts sur certaines périodes (avant les fêtes, certains jours fériés), un meilleur accès à la gare d'Annemasse et au marché de Ville-la-Grand.

Cela permet également d'améliorer l'attractivité de la ligne DA ainsi que le P+R Altéa.

Impact sur les unités d'œuvre : cette proposition peut se réaliser à moyens constants, en prenant sur les temps de battements actuels. Un intervalle de 30 minutes cadencé est maintenu.

Les Unités d'œuvre

Tableau de synthèse des Unités d'œuvre (base années pleines 2023-2024-2026).

Réseau régulier Lignes régulières (hors TAD/TPMR et lignes scolaires)	Année 2023 DCE 2021+ DDCE 2023 (1 mois) 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023	Année 2024 DCE 2023 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025	Année 2026 DCE 2025 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029
En propre			
Kms commerciaux	1 177 339	1 292 065	1 396 886
Kms totaux Bus	1 373 578	1 496 280	1 624 374
Sous-traitance			
Kms commerciaux	83 741	202 081	249 607
Kms totaux	100 884	272 426	322 036
TOTAL			
Kms commerciaux	1 261 080	1 494 146	1 646 492
Kms totaux	1 474 462	1 768 706	1 946 411
% kms sous-traités	6,84%	15,40%	16,55%
Productivité			
% kms HLP	14,4%	16,5%	16,4%
% Battement commercial (semaine PS)	26,0%	25,0%	24,3%
Vitesse commerciale (semaine PS) Lignes régulières	16,46	18,16	18,25

La part des kilomètres commerciaux augmentent de plus de 12% entre la phase 1 et la phase 3 alors que la part des kilomètres totaux augmente de moins de 7%.

Productivité

La productivité s'améliore au fil des phases :

- Une part des battements commerciaux en baisse ;
- Une vitesse commerciale qui augmente.

Le battement commercial reste néanmoins assez élevé, ce qui s'explique par plusieurs facteurs :

- **L'alliance entre le respect des contraintes scolaires et l'approche d'horaires cadencés ;**
- **Le cadencement des horaires** est intéressant commercialement pour les voyageurs mais il engendre davantage d'improductivité ;
- Le cadre imposé dans le cahier des charges avec un volume de courses par tranche horaire ;
- **Assurer la qualité de service pour les voyageurs** en intégrant une légère marge de sécurité pour pallier la très forte élasticité des temps de parcours. En effet, ces derniers sont aléatoires dans la semaine et sans possibilité à ce jour d'établir un modèle de régularité cohérent avec la réalité du terrain. Par exemple, la congestion peut être très forte un lundi, alors qu'aucun problème de congestion n'est constaté le lundi suivant.

L'intermodalité

L'intermodalité est un enjeu-clé des déplacements dans le bassin annemassien et plus largement à l'échelle du Pôle Métropolitain Genevois Français (PMGF). Le réseau TAC doit être **connecté aux réseaux voisins** pour rendre les déplacements simples et faciles.

Une offre de transport bien construite grâce à des **trajets rapides, facilités par des correspondances** et des lieux de correspondance bien organisés est indispensable.

Dans notre offre, nous veillons à permettre des correspondances dans des lieux identifiés suivants :

- **En gare d'Annemasse** avec le LEX, les TER et les lignes de cars pour les déplacements régionaux ;
- **En centre-ville d'Annemasse** avec le tramway T17 à l'arrêt Montessuit ;
- **En gare de Machilly** (LEX et TER) avec la ligne 7 et le TAD.

Nous préférons donc privilégier la qualité de service en s'assurant de passer à l'heure au maximum pour les voyageurs plutôt que de proposer une offre optimisée mais qui en cas de forte congestion mettrait les bus systématiquement en retard. Cela nuirait à l'attractivité du réseau.

Notre offre s'appuie sur des véhicules qui sont en interlignage pour optimiser le nombre de véhicules nécessaires.

Enfin, la répartition de la production entre services en propre et sous-traités a été réalisée selon les principes suivants :

- **Maintenir la capacité du dépôt actuel** : au-delà des 30 véhicules du dépôt, les services sont confiés à la sous-traitance, ce qui supprime l'obligation d'aménagement de l'atelier et diminue le PPI de l'Agglomération ;
- **Ne pas sous-traiter de véhicules articulés ;**
- **Maintenir l'exploitation en propre de la ligne 2**, la ligne structurante du réseau. Nous avons la même approche pour la ligne 5, lors de la phase 3, lorsqu'elle devient une ligne de TCSP.

Notre objectif est de proposer **le maximum de correspondances possibles avec un temps compris entre 7 et 12 minutes**, avec une vigilance particulière sur les heures de franges matin et soir quitte à écorner légèrement le cadencement.

Il s'agit également de veiller à coordonner les réseaux pour qu'il n'y ait pas de doublons d'offre.

Nous souhaitons également entamer **un travail en collaboration avec les réseaux voisins** pour améliorer les liaisons sur le territoire et mieux intégrer les différentes offres. Par exemple, la desserte de Machilly est à étudier entre l'offre TAC et le futur réseau START de Thonon-les-Bains.

Ce travail permettrait une meilleure prise en compte des parcours clients et améliorerait **l'attractivité globale des services mobilités proposés à l'échelle du Pôle Métropolitain.**

TP2A, votre partenaire au quotidien et pour vos projets d'évolution d'offre

Nos réalisations communes

En 2021, TP2A a été force de propositions pour améliorer et concevoir une nouvelle offre, mise en place le 13 décembre.

Nous avons respecté les objectifs d'Annemasse Agglo pour, à ressources constantes :

- Améliorer la lisibilité de l'offre : horaires cadencés sur les lignes régulières tout en respectant les contraintes scolaires, nouvelle offre TAD... ;
- Mieux s'adapter aux besoins et usages des actifs : renfort sur la ligne 6, d'avantage de correspondances avec le Lemman Express...
- Augmenter la vitesse commerciale globale, notamment en simplifiant les itinéraires et en maximisant l'utilisation des infrastructures de la ligne Tango.

Pour le nouveau contrat, TP2A continuera à être dans une démarche de co-construction pour accompagner Annemasse Agglo dans l'élaboration de sa politique de mobilité.

Pour les évolutions d'offres, Annemasse Agglo et TP2A peuvent également s'appuyer sur les équipes de la région ARAS ainsi que les experts de la BU France Suisse.

Côté Outils, RATP Dev dispose de plusieurs logiciels permettant d'analyser et de construire l'offre de transport, en l'adaptant aux usages et aux évolutions du territoire :

- **Citio** pour le suivi, entre autres, des fréquentations de d'exploitation ;
- **ATP**, un module d'Hastus pour l'analyse des temps de parcours ;
- **Géocompose**, un nouvel outil d'aide à la planification des réseaux.

Geocompose est intégré dans notre offre et pourra ainsi être utilisé chaque année dans le cadre des propositions d'évolution d'offres sur le réseau TAC.



Projet d'exploitation des lignes à vocation scolaire et du service de transport à la demande TAD

Les lignes scolaires

L'offre scolaire comporte 4 lignes en phase 1 (jusqu'au 30/11/2023) et 5 lignes en phases 2 (1/12/2023-30/11/2025) et 3 (1/12/2025-31/12/2029).

Il s'agit des 4 lignes existantes S1 à S4, ainsi qu'une nouvelle ligne S5 destinée aux écoliers d'Etrembières, à partir de la phase 2.

Compte tenu de l'ouverture à venir de nouveaux établissements, notamment les collèges de Saint-Cergues et de Vétraz-Monthoux, la desserte scolaire sera revue en cours de contrat. Ne connaissant pas la carte scolaire qui sera établie, nous ne pouvons pas faire de proposition à ce stade.

Maintien des lignes scolaires existantes

Les circuits S1 à S4 sont maintenus dans leur fonctionnement actuel tout au long du contrat. Le doublage existant de la S3 est maintenu pour la

course du matin de 7:02 de Lucinges-Bas, avec un véhicule de 22 places en phase 1 et 2.

En phase 3, avec le prolongement de la ligne 9 à Lucinges, ce doublage est supprimé.

La nouvelle ligne S5 pour l'école d'Etrembières au Pas de l'Echelle

En phase 1, cette desserte est assurée par la ligne 4.

A partir de la phase 2 (fin 2023), cette nouvelle ligne permet de faire la liaison entre le centre-ville d'Etrembières et l'école située au Pas de l'Echelle.

La ligne fera 1 aller le matin et 1 retour le soir avec une arrivée pour l'entrée du matin à 08h30 et la sortie de 16h30. Elle circule les jours scolaires : lundis, mardis, jeudis et vendredis.

Cette ligne est proposée pour les deux raisons suivantes :

- **La sécurité** avec un transport assis pour les élèves de primaire ;
- **Une production optimisée** des moyens en propre, en évitant de générer un véhicule supplémentaire. Ces 2 courses (matin et soir) peuvent être absorbées en sous-traitance sans besoin de véhicule supplémentaire. Le matin, c'est un enchaînement de la S1. Le soir, le service est assuré par la sortie d'un véhicule qui ne faisait que du matin initialement.



Exploitation des lignes scolaires

Les lignes à vocation scolaire sont exploitées en sous-traitance avec des cars ainsi qu'un véhicule 22 place pour le doublage de la S3.

Lignes scolaires	Etablissements desservis	Nb courses	Doublages	Matériel	Exploitation
S1	Collège Jacques Prévert	1A / 1R	non	car	sous-traitance
S2	Collège Paul-Emile-Victor	2A / 1R	non	car	sous-traitance
S3	Collège Paul-Emile-Victor	1A (+ doublage*) 2R LMJV et 1R Me	oui	car + 1x22 pl. (doublage)	sous-traitance
S4	Juvénat : Collège P. Langevin Lycée des Glières / Lycée J. Monnet	1A 2R LMJV et 1R Me	non	car	sous-traitance
S5	Ecole JJ Rousseau (Etrembières)	1A / 1R	non	car	sous-traitance

*Le doublage est supprimé en phase 3, à partir de fin 2025.

> Unités d'œuvre

Phase 1 - réseau déc 2021 - 1 ^{er} déc 2022 - 31 déc. 2023 (11 mois)						
	S1	S2	S3	S4	S5	TOTAL
KCC	3 288	6 813	7 764	5 915	-	23 780
HLP	4 280	5 378	3 927	5 531	-	19 116
KT	7 568	12 191	11 691	11 446	-	42 896

Phase 2 - DCE 2023 - 1er déc 2023 – 31 déc. 2025 (Année Pleine)						
	S1	S2	S3	S4	S5	TOTAL
KCC	3 424	7 204	11 440	6 968	1 033	30 068
HLP	2 659	5 410	5 972	5 276	3 066	22 384
KT	6 082	12 614	17 412	12 244	4 099	52 452

Phase 3 - DCE 2025 - 1er déc 2025 – 31 déc. 2029 (Année Pleine)						
	S1	S2	S3	S4	S5	TOTAL
KCC	3 424	7 204	11 440	6 968	1 033	30 068
HLP	2 659	5 410	5 972	5 276	3 066	22 384
KT	6 082	12 614	17 412	12 244	4 099	52 452

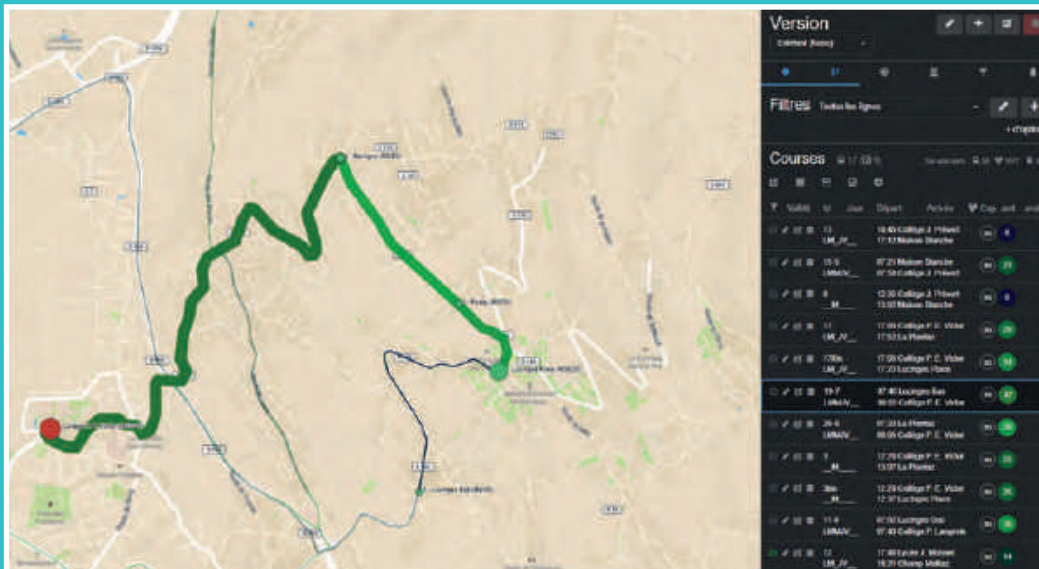
Pour aller + : loin : Un outil pour vous accompagner dans le suivi et la restructuration des lignes scolaires : GeoScol

L'outil GéoScol pourrait nous accompagner dans la définition de cette nouvelle offre scolaire.

A partir des données d'entrées (adresses des élèves et leur établissement rattaché, horaires des établissements, lignes scolaires existantes), l'outil permet de créer des circuits scolaires en mettant en avant des indicateurs clés

comme le temps de trajet, le remplissage du véhicule.

Si Annemasse Agglomération le souhaite, nous pouvons intégrer cet outil au chiffrage d'une offre 2, pour un montant de 9K€/an.





Le transport à la demande TAD TAC

Un tout nouveau fonctionnement qui doit faire ses preuves

Nos réalisations communes

Pour améliorer la lisibilité du service ProxiTAC, TP2A a proposé à Annemasse Agglo de revoir en profondeur le service en passant d'un Transport à la demande (TAD) zonal à un TAD en lignes virtuelles.

5 lignes ont été mises en place le 13 décembre, organisées en correspondance avec les lignes régulières du réseau et les modes lourds le cas échéant.

Nous proposons de maintenir ces services dans le fonctionnement mis en place en décembre.

Un **retour d'expérience, au second semestre 2022**, permettra de juger de l'efficacité de cette nouvelle offre et d'envisager les éventuelles adaptations utiles.

Périmètre desservi

Le TAD est mis en place sur les communes de Bonne Cranves-Sales, Etrembières, Juvigny, Machilly, Saint-Cergues, Lucinges et Contamine-sur-Arve (uniquement pour la desserte du CHAL).

Le TAD A dessert la commune d'Étrembières (La Grande Pièce, Mairie, Pas-de-l'Échelle). Il est connecté avec la ligne 4 aux arrêts Etrembières Mairie, les Îles, Veyrier Douane et Pas de l'Echelle Ecole.

Le TAD B remplace la ligne 7 entre les arrêts Altéa P+R et Machilly Gare à certains horaires. Ce service est en connexion avec la ligne Tango à Altéa P+R, ainsi qu'avec le LEX en gare de Machilly.

Le TAD C dessert les communes de Juvigny (Route de Paconinges), Saint-Cergues (Ancienne are, La Charrière), Cranves-Sales (Les Chemenouds, Route d'Armiat, Lossy, Rosses) et Lucinges (Place, Route de Bellevue). Le service permet des connexions avec la ligne Tango, la ligne 7 et le TAD B à Altéa P+R.

Le TAD D dessert les communes de Cranves-Sales (Route d'Armiat, Martigny, Lossy, Rosses) et Lucinges (Place, Route de Bellevue.). Ce service permet des correspondances avec les lignes 5 et 8 aux arrêts Bonne Centre, PAE de la Menoge, la Bergue et Collège Paul-Emile Victor.

Heures et jours de fonctionnement

> Les services TAD A, B, C et D

Heures de fonctionnement :

- De 5h30 à 19h du lundi au vendredi, avec 1 départ toutes les heures ;
- De 8h30 à 11h30 et de 13h30 à 18h le samedi, avec 1 départ toutes les heures.

Les grilles horaires proposées peuvent évoluer en cas de modification d'horaire sur les lignes régulières. L'objectif est d'assurer un service qui permettent les **correspondances à la fois pour le réseau TAC, mais aussi avec le LEX.**

> Le service TAD CHAL

Ce service fonctionne uniquement le dimanche pour desservir l'Hôpital Findrol. Il est **correspondance avec la ligne du dimanche DA** à la gare d'Annemasse.

8 courses sont proposées avec 4 allers et 4 retours. Le premier départ pour le CHAL est à 9h, à la gare, et le dernier retour quitte l'Hôpital à 17h.

Modalités de réservation et d'annulation

Les modalités de réservation et d'annulation sont identiques pour l'ensemble des services TAD du réseau TAC (A, B, C, D, CHAL et PMR). Elles sont détaillées dans le règlement de service TAD à l'annexe B25.2.

> Conditions d'accès

Le TAD est accessible à tous. Les mineurs de moins de 10 ans non scolarisés au collège doivent être accompagnés par un adulte à bord du TAD.

> Conditions d'utilisation

Le nombre de trajets par usager est de 2 par jour maximum (un aller-retour vaut pour deux trajets). La tarification TAC en vigueur s'applique aux services TAD du réseau TAC.

> Modalités de réservation et d'annulation

L'inscription au service et la prise de réservation est possible via l'un des **3 canaux de réservation** proposés :

- Téléphone au 0 800 00 19 53, du lundi au vendredi de 8h à 17h ;
- Site internet TAC ;
- Application mobile TAC MobilitÉS.

La réservation doit être faite au plus tard la veille du déplacement, jusqu'à un mois à l'avance.

Les déplacements pour les samedis, les dimanches, les lundis et les mardis en cas de lundis fériés, doivent se réserver le vendredi avant 17h. Si le vendredi est férié, les trajets sont alors à anticiper le jeudi, toujours avant 17h.

Au moment de la réservation, un SMS est envoyé. Un autre est également envoyé la veille du déplacement, puis 20 minutes avant l'heure exacte du rendez-vous. Enfin, un **SMS signalant l'approche du véhicule est envoyé 5 min** avant l'heure de passage du véhicule.

L'annulation est possible jusqu'à 2 heures avant l'heure prévue de départ. Elle se fait via les mêmes canaux que pour les réservations.

La modification ou l'annulation par l'exploitant est possible (pour des raisons d'organisation ou en cas de force majeure). Le voyageur est prévu au plus tard jusqu'à deux heures avant le déplacement par téléphone ou SMS.

> Sanctions appliquées pour les annulations tardives et les déplacements inutiles

Les annulations tardives et les déplacements inutiles liés à l'absence du passager peuvent donner lieu à des restrictions d'accès au service :

Type d'infraction (sur une année)	Sanction et avertissement
2 annulation tardives	SMS, email ou courrier de rappel
3 annulation tardives	Radiation du service pendant 1 mois
2 déplacements inutiles	SMS, email ou courrier de rappel
3 déplacements inutiles	Radiation du service pendant 1 mois

Exploitation des services TAD

Les services TAD B, C et D sont effectués en propre.

Le service TAD A, ainsi que le service TAD du CHAL sont sous-traités à des taxis.

Un pool de 6 véhicules est affecté aux services à la demande TAD et TAD PMR (3 véhicules pour le TAD, et 3 véhicules pour le service PMR).

L'ensemble des véhicules affectés aux services à la demande effectués en propre sont accessibles aux UFR.

> Unités d'œuvre

Services en propre	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Voyages TAD								
Altéa	3 029	3 180	3 339	3 406	3 474	3 509	3 544	23 479
PEV	3 786	3 975	4 174	4 257	4 342	4 386	4 430	29 349
Extension 7	2 019	2 120	2 226	2 270	2 316	2 339	2 362	15 653
Total	8 833	9 275	9 739	9 933	10 132	10 233	10 336	68 481
Courses TAD								
Altéa	2 019	2 120	2 226	2 270	2 316	2 339	2 362	15 653
PEV	2 524	2 650	2 782	2 838	2 895	2 924	2 953	19 566
Extension 7	1 683	1 767	1 855	1 892	1 930	1 949	1 969	13 044
Total	6 225	6 537	6 863	7 001	7 141	7 212	7 284	48 262
Kilomètres TAD								
Altéa	70 988	74 537	78 264	79 830	81 426	82 240	83 063	550 349
PEV	83 587	87 766	92 154	93 997	95 877	96 836	97 804	648 022
Extension 7	20 352	21 369	22 438	22 886	23 344	23 577	23 813	157 779
Kilomètres Totaux (KCC+HLP)	174 926	183 672	192 856	196 713	200 647	202 654	204 680	1 356 150
<i>Kilomètres commerciaux</i>	<i>87 463</i>	<i>91 836</i>	<i>96 428</i>	<i>98 357</i>	<i>100 324</i>	<i>101 327</i>	<i>102 340</i>	<i>678 075</i>
<i>Kilomètres hauts-le-pied</i>	<i>87 463</i>	<i>91 836</i>	<i>96 428</i>	<i>98 357</i>	<i>100 324</i>	<i>101 327</i>	<i>102 340</i>	<i>678 075</i>

Sous-Traitance Taxis	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Voyages							
Etrembières	404	424	445	454	463	468	472
Chal'Express	101	106	111	113	116	117	118
Total	505	530	556	567	579	585	590
Courses							
Etrembières	337	353	371	378	386	390	394
Chal'Express	96	101	106	108	110	111	112
Total	433	454	477	486	496	501	506
KCC							
Etrembières	1178	1237	1298	1324	1351	1364	1378
Chal'Express	1267	1331	1397	1425	1454	1468	1483
Total	2 445	2 567	2 696	2 749	2 804	2 833	2 861
Km HLP							
Etrembières	1178	1237	1298	1324	1351	1364	1378
Chal'Express	1267	1331	1397	1425	1454	1468	1483
Total	2 445	2 567	2 696	2 749	2 804	2 833	2 861
Km totaux							
Etrembières	2 356	2 473	2 597	2 649	2 702	2 729	2 756
Chal'Express	2 534	2 661	2 794	2 850	2 907	2 936	2 965
Total	4 890	5 134	5 391	5 499	5 609	5 665	5 722
Coût							
Etrembières	8 413 €	8 833 €	9 275 €	9 460 €	9 649 €	9 746 €	9 843 €
Chal'Express	4 320 €	4 536 €	4 763 €	4 858 €	4 955 €	5 005 €	5 055 €
Total	12 733 €	13 369 €	14 038 €	14 318 €	14 605 €	14 751 €	14 898 €



XE Mobility, l'outil de gestion des réservations et de planification des services à la demande

L'application XE Mobility de la société Simpliciti est notre outil de gestion des services à la demande (TAD et TPMR). Intégrée dans notre application MaaS TAC et notre site internet, elle permet :

- La réservation ;
- L'établissement des plannings ;
- L'envoi des feuilles de route aux conducteurs ;
- L'établissement de nombreuses statistiques.

01 Réserver

- Application client
- Réservation en ligne
- Réservation téléphonique

03 Dispatcher

- Système de dispatch

02 Conduire

- Application chauffeur

04 Contrôler

- Gestion des opérations : reporting, facturation, KPIs, paiement
- Supervision du dispatch

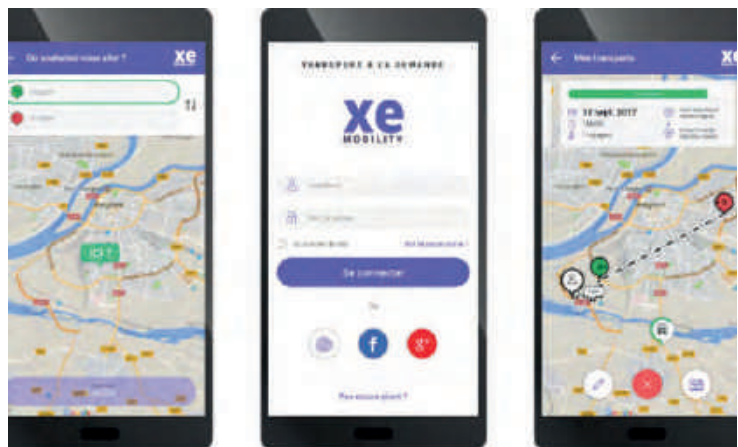
> Côté client : un parcours facilité

Une fois inscrit au service, le client peut immédiatement réserver sa première course en entrant son horaire de départ, son adresse de départ et d'arrivée et le nombre de passagers sur l'application.

Après avoir validé sa réservation, il reçoit un mail lui confirmant sa commande et lui rappelant (notamment) son créneau de prise en charge.

Au moment de la réservation, un SMS est envoyé.

Un SMS est également envoyé la veille et 20 minutes avant l'heure exacte du rendez-vous. Enfin, un SMS signalant l'approche du véhicule est envoyé 5 min avant l'heure de passage du véhicule.





> Côté exploitation

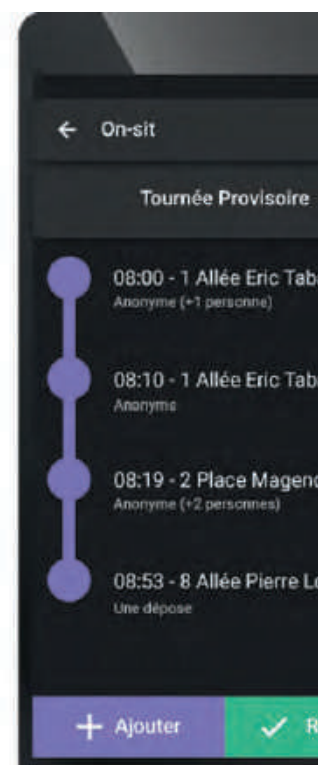
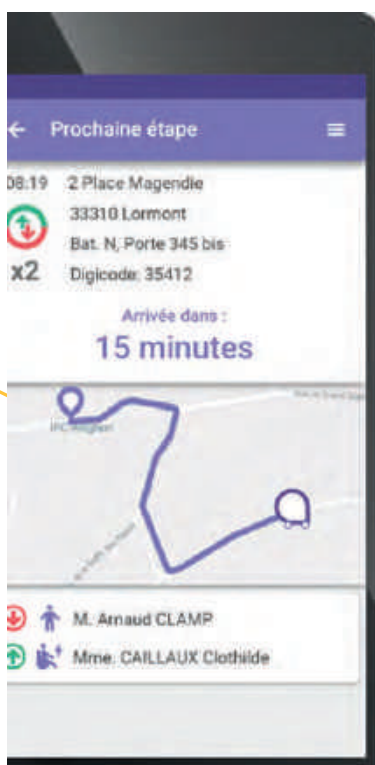
L'outil calcule en permanence les meilleures solutions pour optimiser les groupages. C'est pourquoi il propose quelquefois de légers décalages de courses pour grouper les clients au sein d'un même trajet.

Les horaires de passage aux points d'intérêts indiqués sur les fiches horaires sont quant à eux fixes. Seuls les horaires de prise en charge et de dépose proche du domicile varient éventuellement.

Finies les feuilles de route papier ! Les conducteurs reçoivent directement leur planning sur leur téléphone, avec des possibles changements jusqu'à la dernière minute.

Le back office pour gérer les opérations (dispatch, réservation, clients, conducteurs) permet aux exploitants de visualiser les véhicules, les enchaînements de courses tout au long de la journée, de repérer les retards en cours et les incidences sur les courses suivantes, d'avoir un état des courses réalisées et non réalisées.

L'outil permet enfin multitudes de statistiques avec édition de graphiques : par zone, par tranche horaire, par jour... qui alimentent nos reporting.



Projet de service de transport à la demande TAD PMR

Le Projet de service

Le service TAD PMR est un service de Transport à la Demande réservé aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap résidant sur le territoire d'Annemasse Agglomération.

Il permet de voyager entre deux adresses situées au sein des 12 communes de l'agglomération annemassienne :

- Du lundi au vendredi de 5h30 à 18h30 ;
- Le samedi de 8h30 à 12h30 puis de 13h30 à 18h.

A l'instar des services TAD en lignes virtuelles, nous proposons de maintenir le nouveau fonctionnement de ce service (mis en place en décembre 2021). Un retour d'expérience sera réalisé au second semestre 2022 pour juger de l'efficacité de la nouvelle offre.

Cette occasion permettra de donner une perspective à ce service. Si le fonctionnement est bon, il sera maintenu. S'il ne convient pas, il sera revu pour répondre aux besoins des usagers ainsi qu'aux demandes d'Annemasse Agglomération.

Modalités de réservation et d'annulation

Les modalités de réservation et d'annulation sont identiques pour l'ensemble des services TAD du réseau TAC (A, B, C, D, Chal et PMR).

> Conditions d'accès

Pour utiliser le service TAD PMR, l'utilisateur doit s'inscrire préalablement, en transmettant un dossier de demande complet composé d'une fiche d'inscription et d'un bilan fonctionnel renseigné par le personnel médical (sous pli cacheté).

Le dossier d'inscription est à transmettre par voie postale à TP2A, Service Transport À la Demande PMR 6 rue des Biches, 74100 Ville-la-Grand.

Le service examine le dossier pour valider l'accès au service.

> Conditions d'utilisation

Le nombre de trajets, par usager et par jour, est de 2 maximum (un aller-retour vaut pour deux trajets).

La tarification TAC en vigueur s'applique aux services TAD du réseau TAC.

> Modalités de réservation et d'annulation

L'inscription au service et la prise de réservation est possible via l'un des 3 canaux de réservation proposés :

- Téléphone au numéro gratuit 0 800 00 19 53, du lundi au vendredi de 8h à 18h ;
- Site internet TAC Mobilités ;
- Application mobile TAC Mobilités à partir de 2022.

La réservation doit être faite au plus tard la veille du déplacement, avant 17h, et jusqu'à un mois à l'avance.

Les déplacements pour les samedis, les dimanches, les lundis et les mardis en cas de lundis fériés, doivent se réserver le vendredi avant 17h. Si le vendredi est férié les trajets sont alors à anticiper le jeudi, toujours avant 17h.



Au moment de la réservation, un SMS est envoyé. Un autre est également envoyé la veille du déplacement, puis 20 minutes avant l'heure exacte du rendez-vous. Enfin, un SMS signalant l'approche du véhicule est envoyé 5 min avant l'heure de passage du véhicule.

L'annulation est possible jusqu'à 2 heures avant l'heure prévue de départ. Elle se fait via les mêmes canaux que pour les réservations.

La modification ou l'annulation par l'exploitant est possible pour des raisons d'organisation ou en cas de force majeure.

Exploitation du service TAD PMR

Les services TAD PMR sont assurés en propre. Un pool de 6 véhicules est affecté aux services à la demande TAD et TAD PMR (3 véhicules pour le TAD, et 3 véhicules pour le service PMR). Les véhicules affectés aux services à la demande effectués en propre sont accessibles aux UFR.

Unités d'œuvre

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Nb voyages	15 163	15 315	15 468	15 623	15 779	15 937	16 096
Nb courses	9 783	9 880	9 979	10 079	10 180	10 282	10 384
KMS	142 482	143 907	145 346	146 799	148 267	149 750	151 248
KCC	92 613	93 539	94 475	95 420	96 374	97 338	98 311
HLP	49 869	50 367	50 871	51 380	51 894	52 413	52 937



XE Mobility, l'outil de gestion des réservations et de planification des services à la demande

L'application XE Mobility de la société Simpliciti est notre outil de gestion des services à la demande (TAD et TPMR). Les fonctionnalités de XE Mobility sont décrites au chapitre B12.

Les partenaires sur le territoire d'Annemasse Agglo

TP2A maintient des contacts réguliers avec les acteurs du Handicap et de l'inclusion sur le territoire d'Annemasse Agglo, notamment :

- L'association Espace Handi'Cap de Ville-la-Grand ;
- L'entreprise ATDP qui emploie des personnes en situation de handicap . Ville-la-Grand ;
- L'ESAT (Entreprise et Service d'Aide par le Travail) Nous Aussi de Vetraz-Monthoux.

Nous poursuivons nos échanges réguliers avec les structures locales, à savoir :

- Un point mensuel avec l'association Handi'Cap de Ville-La-Grand ;
- Des points réguliers (a minima une fois par an) avec ces structures pour prendre en compte leurs retours et améliorer en continu notre service.

Les formations spécifiques de nos conducteurs

Tous nos agents susceptibles de réaliser des services de transport de personnes en situation de handicap suivent 3 formations spécifiques :

01 Formation «conducteur accompagnateur de personne en situation de handicap»

D'une durée de 28 heures, cette formation est suivie par tous nos conducteurs affectés au service TPMR Handi'TAC. Elle répond aux obligations de formation définies par l'accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur (Ministère du transport).

Son contenu est le suivant :

- Présentation de l'accord de juillet 2009 : L'accord et les obligations induites, les missions du conducteur accompagnateur ;
- Connaissance de la clientèle : les différents types de handicaps : moteur, sensoriel, psychique et/ou mental... ;
- Les gestes et postures (prise en compte des fauteuils, sécurité du transport...) ;
- Porter secours : la maîtrise des 1ers gestes d'assistance et secours ;
- Évaluation finale.

02 Sensibilisation à l'accueil des personnes en situation de handicap

Cette formation se déroule sur ½ journée et est dispensée avec la présence et le support de l'association APF. Ses objectifs sont les suivants :

- Distinguer les différents types de handicap et les difficultés spécifiques qu'ils entraînent pour l'usage des transports ;
- Comprendre et prendre en compte les contraintes, les besoins et les attentes des personnes en situation de handicap ;
- Adapter sa posture quant à l'accueil des voyageurs en situation de handicap ;
- Gérer des situations diverses de communication ;
- Faire face à des situations inhabituelles, voire conflictuelles liées à la présence d'une personne en situation de handicap/ Connaître les « bonnes pratiques ».

03 Formation Sauveteur Secouriste du Travail

Les conducteurs suivent cette formation, structurée en 2 temps :

- **Une formation initiale** : d'une durée de 14 heures, elle permet d'appréhender les éléments suivants :
 - Intervenir face à une situation d'accident du travail ;
 - Contribuer à la prévention des risques professionnels dans l'entreprise. Cette formation rend le SST plus conscient des conséquences de l'accident, plus motivé à adopter un comportement préventif et ainsi faire progresser la prévention dans l'entreprise.
- **Une formation de « Recyclage »** tous les 2 ans pour mettre à jour les compétences de SST au service de la prévention de l'entreprise, et continuer à intervenir face à une situation d'accident du travail.



Onglets	Ligne	2023 - 2024 (base année pleine 2024)			2025 (base année pleine 2026)			2025 variante "dimanche" (base année pleine 2026)		
		Kilomètres commerciaux	Heures	Charges	Kilomètres commerciaux	Heures	Charges	Kilomètres commerciaux	Heures	Charges
onglets "Lignes régulières(...)"	Ligne TANGO	337 659	19 669		337 659	19 669		357 722	20 629	
	Ligne 03	228 217	14 819		228 217	14 818		232 003	15 087	
	Ligne 04	97 399	4 988		152 399	7 621		172 216	8 756	
	Ligne 05	262 580	12 017		262 580	12 016		258 519	11 127	
	Ligne 06	182 455	12 482		182 455	12 482		194 723	14 307	
	Ligne 07	93 270	4 868		115 738	6 234		119 015	6 129	
	Ligne 08	176 029	8 535		224 646	11 175		232 824	12 863	
	Ligne 09	73 529	2 863		99 791	4 194		92 780	5 254	
	Ligne DA	43 008	2 456		43 008	2 456		0	0	
	Total lignes régulières	1 494 146	82 697		1 646 492	90 665		1 659 802	94 151	
Ligne CE	3 326	-		3 670	-		3 670	-		
Services scolaires	30 068	1 340		30 068	1 340		30 068	1 340		
TAD	55 864	-		59 831	-		59 831	-		
PMR	60 801			62 023			62 023			
TAC TOTAL	1 644 205			1 643 083			1 679 891			
onglets "Lignes régulières(...)"	Ligne 03-option	153 829	9 845		153 829	9 845		158 860	10 358	
	Ligne 04-option	82 691	3 818		132 789	5 830		137 124	6 877	
	Ligne 05-option	257 141	11 961		257 141	11 961		247 844	10 562	
	Ligne 06-option	115 814	7 543		196 577	13 200		193 123	14 191	

Circuits scolaires

Estimation unités d'œuvre

km commerciaux/ an	30 000
nb de véhicules affectés	2 Bus standard 5 Autocars
ETP	0,4

détail dans Annexe "Guide des abonnements scolaires (2021-2022)"

Estimation unités d'œuvre

km commerciaux/ an	100 000
nb de véhicules affectés	3 Minibus
ETP	4

Calcul Données TOTAL

TAD EP+ST	Exercice 1	Exercice 2	Exercice 3	Exercice 4	Exercice 5	Exercice 6	Exercice 7	TOTAL DSP
Voyages TAD								
Altéa	2 524	1 683	2	771	631	1 402	106	7 117
PEV	2 019	1 346	2	727	595	1 322	99	6 109
Extension 7	1 211	1 010	1	177	145	321	24	2 889
Etrembières	404	424	445	454	463	468	472	3 131
Chal'Express	101	106	111	113	116	117	118	781
Total	6 259	4 568	561	2 242	1 949	3 629	820	20 027
Courses TAD								
Altéa	1 683	1 767	1 855	1 892	1 930	1 949	1 969	13 044
PEV	1 346	1 413	1 484	1 514	1 544	1 559	1 575	10 435
Extension 7	1 010	1 060	1 113	1 135	1 158	1 170	1 181	7 826
Etrembières	337	353	371	378	386	390	394	2 609
Chal'Express	96	101	106	108	110	111	112	744
Total	4 471	4 694	4 929	5 027	5 128	5 179	5 231	34 658
Kilomètres TAD								
Altéa	61 622	64 703	67 938	69 297	70 682	71 389	72 103	477 733
PEV	55 724	58 511	61 436	62 665	63 918	64 557	65 203	432 014
Extension 7	12 720	13 356	14 023	14 304	14 590	14 736	14 883	98 612
Etrembières	2 944	3 092	3 246	3 311	3 377	3 411	3 445	22 827
Chal'Express	3 168	3 326	3 493	3 563	3 634	3 670	3 707	24 561
Kilomètres (KCC+HLP)	136 178	142 987	150 136	153 139	156 202	157 764	159 341	1 055 747
<i>Kilomètres commerciaux</i>	<i>54 471</i>	<i>57 195</i>	<i>60 055</i>	<i>61 256</i>	<i>62 481</i>	<i>63 106</i>	<i>63 737</i>	<i>422 299</i>
<i>Kilomètres hauts-le-pied</i>	<i>81 707</i>	<i>85 792</i>	<i>90 082</i>	<i>91 883</i>	<i>93 721</i>	<i>94 658</i>	<i>95 605</i>	<i>633 448</i>
(KCC+HLP+Annexes)	137 479	144 353	151 570	154 602	157 694	159 271	160 863	1 065 831

Kilomètres Commerciaux

Altéa	24 649	25 881	27 175	27 719	28 273	28 556	28 841	191 093
PEV	22 290	23 404	24 574	25 066	25 567	25 823	26 081	172 806
Extension 7	5 088	5 342	5 609	5 722	5 836	5 894	5 953	39 445
Etrembières	1 178	1 237	1 298	1 324	1 351	1 364	1 378	9 131
Chal'Express	1 267	1 331	1 397	1 425	1 454	1 468	1 483	9 824
	54 471	57 195	60 055	61 256	62 481	63 106	63 737	422 299

Kilomètres HLP

Altéa	36 973	38 822	40 763	41 578	42 409	42 834	43 262	286 640
PEV	33 435	35 106	36 862	37 599	38 351	38 734	39 122	259 209
Extension 7	7 632	8 013	8 414	8 582	8 754	8 842	8 930	59 167
Etrembières	1 767	1 855	1 948	1 987	2 026	2 047	2 067	13 696
Chal'Express	1 901	1 996	2 096	2 138	2 180	2 202	2 224	14 736
	81 707	85 792	90 082	91 883	93 721	94 658	95 605	633 448

Estimation unités d'œuvre

km commerciaux/ an 100 000
 nb de véhicules affectés 3 Minibus
 ETP 3

BASE	Exercice 1	Exercice 2	Exercice 3	Exercice 4	Exercice 5	Exercice 6	Exercice 7
Nb voyages	15 163	15 315	15 468	15 623	15 779	15 937	16 096
Nb courses	9 783	9 880	9 979	10 079	10 180	10 282	10 384
KMS	92 613	93 539	94 475	95 420	96 374	97 338	98 311
KCC	60 199	60 801	61 409	62 023	62 643	63 269	63 902
HLP	32 415	32 739	33 066	33 397	33 731	34 068	34 409
Kms Techniques	926	935	945	954	964	973	983
KMS TOTAUX	93 539	94 475	95 420	96 374	97 338	98 311	99 294

Lundi à vendredi PS

Altéa P+R	4:40	5:05	5:40	5:55	6:10	6:25	6:40	6:50	7:00
Z.I. de Montréal	4:42	5:07	5:42	5:57	6:12	6:27	6:42	6:52	7:02
Buchillons	4:44	5:09	5:44	5:59	6:14	6:29	6:44	6:54	7:04
Voirons	4:45	5:10	5:45	6:00	6:15	6:30	6:45	6:55	7:05
Collège Paul Langevin	4:46	5:11	5:46	6:01	6:16	6:31	6:46	6:57	7:07
Ville-la-Grand Eglise	4:48	5:13	5:48	6:03	6:18	6:33	6:48	6:59	7:09
République	4:50	5:15	5:50	6:05	6:20	6:35	6:50	7:01	7:11
Gare Annemasse	4:53	5:18	5:53	6:08	6:23	6:38	6:53	7:04	7:14
Chablais Parc	4:54	5:19	5:54	6:09	6:24	6:39	6:54	7:05	7:15
Adrien Ligué	4:56	5:21	5:56	6:11	6:26	6:41	6:56	7:07	7:17
Place des Marchés	5:00	5:25	6:00	6:15	6:30	6:45	7:00	7:11	7:21
Lycée des Glières	5:02	5:27	6:02	6:17	6:32	6:47	7:02	7:13	7:23
Verdun	5:04	5:29	6:04	6:19	6:34	6:49	7:04	7:15	7:25
Léman	5:06	5:31	6:06	6:21	6:36	6:51	7:06	7:17	7:27
Jean Monnet P+R	5:08	5:33	6:08	6:23	6:38	6:53	7:08	7:19	7:29

Jean Monnet P+R	4:50	5:15	5:50	6:05	6:20	6:35	6:45	6:55	7:05
Léman	4:52	5:17	5:52	6:07	6:22	6:37	6:47	6:57	7:07
Verdun	4:53	5:18	5:53	6:08	6:24	6:39	6:49	6:59	7:09
Lycée des Glières	4:55	5:20	5:55	6:10	6:26	6:41	6:51	7:01	7:11
Libération	4:58	5:23	5:58	6:13	6:28	6:43	6:53	7:03	7:13
Place Deffaugt	5:01	5:26	6:01	6:16	6:31	6:46	6:56	7:06	7:16
Chablais Parc	5:03	5:28	6:03	6:18	6:33	6:48	6:58	7:08	7:18
Gare Annemasse	5:04	5:29	6:04	6:19	6:34	6:49	6:59	7:09	7:19
République	5:07	5:32	6:07	6:22	6:37	6:52	7:02	7:12	7:22
Ville-la-Grand Eglise	5:09	5:34	6:09	6:24	6:39	6:54	7:04	7:14	7:24
Collège Paul Langevin	5:10	5:35	6:10	6:25	6:40	6:55	7:05	7:15	7:25
Voirons	5:11	5:36	6:11	6:27	6:42	6:57	7:07	7:17	7:27
Buchillons	5:12	5:37	6:12	6:28	6:43	6:58	7:08	7:18	7:28
Z.I. de Montréal	5:15	5:40	6:15	6:30	6:45	7:01	7:11	7:21	7:31
Altéa P+R	5:17	5:42	6:17	6:32	6:47	7:03	7:13	7:23	7:33

Collège Paul Langevin

- - - - - - - - - -

Samedi - Année & VACANCES

Altéa P+R	5:40	5:55	6:10	6:25	6:40	6:55	7:10	7:25	7:40
Z.I. de Montréal	5:42	5:57	6:12	6:27	6:42	6:57	7:12	7:27	7:42
Buchillons	5:44	5:59	6:14	6:29	6:44	6:59	7:14	7:29	7:44
Voirons	5:45	6:00	6:15	6:30	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45
Collège Paul Langevin	5:46	6:02	6:17	6:32	6:47	7:02	7:17	7:32	7:47
Ville-la-Grand Eglise	5:48	6:04	6:19	6:34	6:49	7:04	7:19	7:34	7:49
République	5:50	6:06	6:21	6:36	6:51	7:06	7:21	7:36	7:51
Gare Annemasse	5:53	6:09	6:24	6:39	6:54	7:09	7:24	7:39	7:54
Chablais Parc	5:54	6:10	6:25	6:40	6:55	7:10	7:25	7:40	7:55
Adrien Ligué	5:56	6:12	6:27	6:42	6:57	7:12	7:27	7:42	7:57
Place des Marchés	5:59	6:15	6:30	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00
Lycée des Glières	6:01	6:17	6:32	6:47	7:02	7:17	7:32	7:47	8:02
Verdun	6:02	6:18	6:33	6:48	7:03	7:18	7:33	7:48	8:03
Léman	6:03	6:19	6:34	6:49	7:04	7:19	7:34	7:49	8:04
Jean Monnet P+R	6:04	6:20	6:35	6:50	7:05	7:20	7:35	7:50	8:05

Jean Monnet P+R	5:50	6:05	6:20	6:35	6:50	7:05	7:20	7:35	7:50
Léman	5:52	6:07	6:22	6:37	6:52	7:07	7:22	7:37	7:52
Verdun	5:53	6:08	6:23	6:38	6:53	7:08	7:23	7:38	7:53
Lycée des Glières	5:55	6:10	6:25	6:40	6:55	7:10	7:25	7:40	7:55
Libération	5:57	6:12	6:27	6:42	6:57	7:12	7:27	7:42	7:57
Place Deffaugt	6:00	6:15	6:30	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00
Chablais Parc	6:03	6:18	6:33	6:48	7:03	7:18	7:33	7:48	8:03
Gare Annemasse	6:04	6:19	6:34	6:49	7:04	7:19	7:34	7:49	8:04
République	6:07	6:22	6:37	6:52	7:07	7:22	7:37	7:52	8:07
Ville-la-Grand Eglise	6:09	6:24	6:39	6:54	7:09	7:24	7:39	7:54	8:09
Collège Paul Langevin	6:10	6:25	6:40	6:55	7:10	7:25	7:40	7:55	8:10

Ligne TANGO

Voirons	6:11	6:26	6:41	6:56	7:11	7:27	7:42	7:57	8:12
Buchillons	6:12	6:27	6:42	6:57	7:12	7:28	7:43	7:58	8:13
Z.I. de Montréal	6:14	6:29	6:44	6:59	7:14	7:30	7:45	8:00	8:15
Altéa P+R	6:16	6:31	6:46	7:01	7:16	7:32	7:47	8:02	8:17

0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15



7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:55	9:10	9:25	9:40	9:55
7:12	7:22	7:32	7:42	7:52	8:02	8:12	8:22	8:32	8:42	8:57	9:12	9:27	9:42	9:57
7:14	7:24	7:34	7:44	7:54	8:04	8:14	8:24	8:34	8:44	8:59	9:14	9:29	9:44	9:59
7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00
7:17	7:27	7:37	7:47	7:57	8:07	8:17	8:27	8:37	8:47	9:02	9:17	9:32	9:47	10:02
7:19	7:29	7:39	7:49	7:59	8:09	8:19	8:29	8:39	8:49	9:04	9:19	9:34	9:49	10:04
7:21	7:31	7:41	7:51	8:01	8:11	8:21	8:31	8:41	8:51	9:06	9:21	9:36	9:51	10:06
7:24	7:34	7:44	7:54	8:04	8:14	8:24	8:34	8:44	8:54	9:09	9:24	9:39	9:54	10:08
7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:10	9:25	9:40	9:55	10:09
7:27	7:37	7:47	7:57	8:07	8:17	8:27	8:37	8:47	8:57	9:12	9:27	9:42	9:57	10:11
7:31	7:41	7:51	8:01	8:11	8:21	8:31	8:41	8:51	9:01	9:16	9:31	9:46	10:01	10:15
7:33	7:43	7:53	8:03	8:13	8:23	8:33	8:43	8:53	9:03	9:18	9:33	9:48	10:03	10:17
7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:35	8:45	8:55	9:05	9:20	9:35	9:50	10:05	10:19
7:37	7:47	7:57	8:07	8:17	8:27	8:37	8:47	8:57	9:07	9:22	9:37	9:52	10:07	10:21
7:39	7:49	7:59	8:09	8:19	8:29	8:39	8:49	8:59	9:09	9:24	9:39	9:54	10:09	10:23

7:15	7:25	7:35	7:45	7:55	8:05	8:15	8:25	8:38	8:50	9:05	9:20	9:35	9:50	10:05
7:17	7:27	7:37	7:47	7:57	8:07	8:17	8:27	8:40	8:52	9:07	9:22	9:37	9:52	10:07
7:19	7:29	7:39	7:49	7:59	8:09	8:19	8:29	8:42	8:54	9:08	9:23	9:38	9:53	10:08
7:21	7:31	7:41	7:51	8:01	8:11	8:21	8:31	8:44	8:56	9:10	9:25	9:40	9:55	10:10
7:23	7:33	7:43	7:53	8:03	8:13	8:23	8:33	8:46	8:58	9:12	9:27	9:42	9:57	10:12
7:26	7:36	7:46	7:56	8:06	8:16	8:26	8:36	8:49	9:01	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15
7:28	7:38	7:48	7:58	8:08	8:18	8:28	8:38	8:51	9:03	9:17	9:32	9:47	10:02	10:17
7:29	7:39	7:49	7:59	8:09	8:19	8:29	8:39	8:52	9:04	9:18	9:33	9:48	10:03	10:18
7:32	7:42	7:52	8:02	8:13	8:23	8:33	8:43	8:56	9:08	9:22	9:37	9:52	10:07	10:22
7:34	7:44	7:54	8:04	8:15	8:25	8:35	8:45	8:58	9:10	9:24	9:39	9:54	10:09	10:24
7:35	7:45	7:55	8:05	8:16	8:26	8:36	8:46	8:59	9:11	9:25	9:40	9:55	10:10	10:25
7:37	7:47	7:57	8:07	8:18	8:28	8:38	8:48	9:00	9:12	9:26	9:41	9:56	10:11	10:26
7:38	7:48	7:58	8:08	8:19	8:29	8:39	8:49	9:01	9:13	9:27	9:42	9:57	10:12	10:27
7:41	7:51	8:01	8:11	8:22	8:31	8:41	8:51	9:04	9:16	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30
7:43	7:53	8:03	8:13	8:24	8:33	8:43	8:53	9:06	9:18	9:32	9:47	10:02	10:17	10:32

- - - - -



7:55	8:10	8:25	8:40	8:55	9:10	9:25	9:40	9:55	10:10	10:25	10:40	10:55	11:10	11:25
7:57	8:12	8:27	8:42	8:57	9:12	9:27	9:42	9:57	10:12	10:27	10:42	10:57	11:12	11:27
7:59	8:14	8:29	8:44	8:59	9:14	9:29	9:44	9:59	10:14	10:29	10:44	10:59	11:14	11:29
8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30
8:02	8:17	8:32	8:47	9:02	9:17	9:32	9:47	10:02	10:17	10:32	10:47	11:02	11:17	11:32
8:04	8:19	8:34	8:49	9:04	9:19	9:34	9:49	10:04	10:19	10:34	10:49	11:04	11:19	11:34
8:06	8:21	8:36	8:51	9:06	9:21	9:36	9:51	10:06	10:21	10:36	10:51	11:07	11:22	11:37
8:09	8:24	8:39	8:54	9:09	9:24	9:39	9:54	10:09	10:24	10:39	10:54	11:10	11:25	11:40
8:10	8:25	8:40	8:55	9:10	9:25	9:40	9:55	10:10	10:25	10:40	10:55	11:11	11:26	11:41
8:12	8:27	8:42	8:57	9:12	9:27	9:42	9:57	10:12	10:27	10:42	10:57	11:13	11:28	11:43
8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:16	11:31	11:46
8:17	8:32	8:47	9:02	9:17	9:32	9:47	10:02	10:17	10:32	10:47	11:02	11:18	11:33	11:48
8:18	8:34	8:49	9:04	9:19	9:34	9:49	10:04	10:19	10:34	10:49	11:03	11:19	11:34	11:49
8:19	8:35	8:50	9:05	9:20	9:35	9:50	10:05	10:20	10:35	10:50	11:04	11:20	11:35	11:50
8:20	8:36	8:51	9:06	9:21	9:36	9:51	10:06	10:21	10:36	10:51	11:05	11:21	11:36	11:51

8:05	8:20	8:35	8:50	9:05	9:20	9:35	9:50	10:05	10:20	10:35	10:50	11:05	11:20	11:35
8:07	8:22	8:37	8:52	9:07	9:22	9:37	9:52	10:07	10:22	10:36	10:51	11:06	11:21	11:36
8:08	8:23	8:38	8:53	9:08	9:23	9:38	9:53	10:08	10:23	10:38	10:53	11:08	11:23	11:38
8:10	8:25	8:40	8:55	9:10	9:25	9:40	9:55	10:10	10:25	10:39	10:54	11:09	11:24	11:39
8:12	8:27	8:42	8:57	9:12	9:27	9:42	9:57	10:12	10:27	10:41	10:57	11:12	11:27	11:42
8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:44	11:00	11:15	11:30	11:45
8:18	8:33	8:48	9:03	9:18	9:33	9:48	10:03	10:18	10:33	10:47	11:03	11:18	11:33	11:48
8:19	8:34	8:49	9:04	9:19	9:34	9:49	10:04	10:19	10:34	10:48	11:04	11:19	11:34	11:49
8:22	8:37	8:52	9:07	9:22	9:37	9:52	10:07	10:22	10:37	10:51	11:07	11:22	11:37	11:52
8:24	8:39	8:54	9:09	9:24	9:39	9:54	10:09	10:24	10:39	10:53	11:09	11:24	11:39	11:54
8:25	8:40	8:55	9:10	9:25	9:40	9:55	10:10	10:25	10:40	10:54	11:10	11:25	11:40	11:55

Ligne TANGO

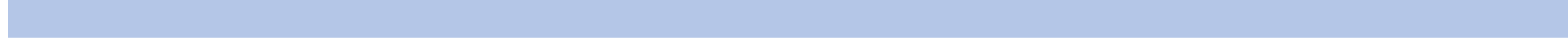
8:27	8:42	8:57	9:12	9:27	9:42	9:57	10:11	10:27	10:42	10:55	11:11	11:26	11:41	11:56
8:28	8:43	8:58	9:13	9:28	9:43	9:58	10:12	10:28	10:43	10:56	11:12	11:27	11:42	11:57
8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:14	10:30	10:45	10:58	11:14	11:29	11:44	11:59
8:32	8:47	9:02	9:17	9:32	9:47	10:02	10:16	10:32	10:47	11:00	11:16	11:31	11:46	12:01
0:15	0:15	0:15	0:15	0:15	0:15	0:15	0:15	0:15	0:15	0:14	0:16	0:15	0:15	0:15



10:10	10:25	10:40	10:55	11:10	11:25	11:40	11:55	12:10	12:25	12:40	12:55	13:10	13:25	13:40
10:12	10:27	10:42	10:57	11:12	11:27	11:42	11:57	12:12	12:27	12:42	12:57	13:12	13:27	13:42
10:14	10:29	10:44	10:59	11:14	11:29	11:44	11:59	12:14	12:29	12:44	12:59	13:14	13:29	13:44
10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45
10:17	10:32	10:47	11:02	11:17	11:32	11:47	12:02	12:17	12:32	12:47	13:02	13:17	13:32	13:47
10:19	10:34	10:49	11:04	11:19	11:34	11:49	12:05	12:19	12:34	12:49	13:04	13:19	13:34	13:49
10:21	10:36	10:51	11:06	11:21	11:36	11:51	12:07	12:21	12:36	12:51	13:06	13:21	13:36	13:51
10:23	10:38	10:53	11:08	11:23	11:38	11:54	12:10	12:24	12:39	12:54	13:09	13:24	13:39	13:54
10:24	10:39	10:54	11:09	11:24	11:39	11:55	12:11	12:25	12:40	12:55	13:10	13:25	13:40	13:55
10:26	10:41	10:56	11:11	11:26	11:41	11:57	12:13	12:27	12:42	12:57	13:12	13:27	13:42	13:57
10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:01	12:17	12:31	12:46	13:01	13:16	13:31	13:46	14:01
10:32	10:47	11:02	11:17	11:32	11:47	12:03	12:19	12:33	12:48	13:03	13:18	13:33	13:48	14:03
10:34	10:49	11:04	11:19	11:34	11:49	12:05	12:21	12:35	12:50	13:05	13:20	13:35	13:50	14:05
10:36	10:51	11:06	11:21	11:36	11:51	12:07	12:23	12:37	12:52	13:07	13:22	13:37	13:52	14:07
10:38	10:53	11:08	11:23	11:38	11:53	12:09	12:25	12:39	12:54	13:09	13:24	13:39	13:54	14:09

10:20	10:35	10:50	11:05	11:20	11:35	11:50	12:05	12:20	12:35	12:50	13:05	13:20	13:35	13:50
10:22	10:37	10:52	11:07	11:22	11:37	11:52	12:07	12:22	12:37	12:52	13:07	13:22	13:37	13:52
10:23	10:38	10:53	11:08	11:23	11:38	11:53	12:08	12:23	12:38	12:53	13:08	13:23	13:38	13:53
10:25	10:40	10:55	11:10	11:25	11:40	11:55	12:10	12:25	12:40	12:55	13:10	13:25	13:40	13:55
10:27	10:42	10:57	11:13	11:28	11:43	11:58	12:13	12:28	12:42	12:57	13:12	13:27	13:42	13:57
10:30	10:45	11:00	11:16	11:31	11:46	12:01	12:16	12:31	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00
10:32	10:47	11:02	11:18	11:33	11:48	12:03	12:18	12:33	12:47	13:02	13:17	13:32	13:47	14:02
10:33	10:48	11:03	11:19	11:34	11:49	12:04	12:19	12:34	12:48	13:03	13:18	13:33	13:48	14:03
10:37	10:52	11:07	11:22	11:37	11:52	12:07	12:22	12:37	12:52	13:07	13:22	13:37	13:52	14:07
10:39	10:54	11:09	11:24	11:39	11:54	12:09	12:24	12:39	12:54	13:09	13:24	13:39	13:54	14:09
10:40	10:55	11:10	11:25	11:40	11:55	12:10	12:25	12:40	12:55	13:10	13:25	13:40	13:55	14:10
10:41	10:56	11:12	11:27	11:42	11:57	12:12	12:27	12:42	12:56	13:11	13:26	13:41	13:56	14:11
10:42	10:57	11:13	11:28	11:43	11:58	12:13	12:28	12:43	12:57	13:12	13:27	13:42	13:57	14:12
10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:31	12:46	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15
10:47	11:02	11:17	11:32	11:47	12:02	12:17	12:33	12:48	13:02	13:17	13:32	13:47	14:02	14:17

- - - - -



11:40	11:55	12:10	12:25	12:40	12:55	13:10	13:25	13:40	13:55	14:10	14:25	14:40	14:55	15:10
11:42	11:57	12:12	12:27	12:42	12:57	13:12	13:27	13:42	13:57	14:12	14:27	14:42	14:57	15:12
11:44	11:59	12:14	12:29	12:44	12:59	13:14	13:29	13:44	13:59	14:14	14:29	14:44	14:59	15:14
11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15
11:47	12:02	12:17	12:32	12:47	13:02	13:17	13:32	13:47	14:02	14:17	14:32	14:47	15:02	15:17
11:49	12:04	12:19	12:34	12:49	13:04	13:19	13:34	13:49	14:04	14:19	14:34	14:49	15:04	15:19
11:52	12:07	12:22	12:36	12:51	13:06	13:21	13:36	13:51	14:06	14:21	14:36	14:51	15:06	15:21
11:55	12:10	12:25	12:39	12:54	13:09	13:24	13:39	13:54	14:09	14:24	14:39	14:54	15:09	15:24
11:56	12:11	12:26	12:40	12:55	13:10	13:25	13:40	13:55	14:10	14:25	14:40	14:55	15:10	15:25
11:58	12:13	12:28	12:42	12:57	13:12	13:27	13:42	13:57	14:12	14:27	14:42	14:57	15:12	15:27
12:01	12:16	12:31	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	15:30
12:03	12:18	12:33	12:47	13:02	13:17	13:32	13:47	14:02	14:18	14:33	14:47	15:02	15:17	15:32
12:04	12:19	12:34	12:49	13:04	13:19	13:34	13:49	14:04	14:19	14:34	14:49	15:04	15:19	15:34
12:05	12:20	12:35	12:50	13:05	13:20	13:35	13:50	14:05	14:20	14:35	14:50	15:05	15:20	15:35
12:06	12:21	12:36	12:51	13:06	13:21	13:36	13:51	14:06	14:21	14:36	14:51	15:06	15:21	15:36

11:50	12:05	12:20	12:35	12:50	13:05	13:20	13:35	13:50	14:05	14:20	14:35	14:50	15:05	15:20
11:51	12:06	12:21	12:36	12:51	13:06	13:21	13:37	13:52	14:07	14:22	14:37	14:52	15:06	15:21
11:53	12:08	12:23	12:38	12:53	13:08	13:23	13:38	13:53	14:08	14:23	14:38	14:53	15:08	15:23
11:54	12:09	12:24	12:39	12:54	13:09	13:24	13:40	13:55	14:10	14:25	14:40	14:55	15:09	15:24
11:57	12:12	12:27	12:42	12:56	13:11	13:26	13:42	13:57	14:12	14:27	14:42	14:57	15:12	15:27
12:00	12:15	12:30	12:45	12:59	13:14	13:29	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	15:30
12:03	12:18	12:33	12:48	13:02	13:17	13:32	13:48	14:03	14:18	14:33	14:48	15:03	15:18	15:33
12:04	12:19	12:34	12:49	13:03	13:18	13:33	13:49	14:04	14:19	14:34	14:49	15:04	15:19	15:34
12:07	12:22	12:37	12:52	13:06	13:21	13:36	13:52	14:07	14:22	14:37	14:52	15:07	15:22	15:37
12:09	12:24	12:39	12:54	13:08	13:23	13:38	13:54	14:09	14:24	14:39	14:54	15:09	15:24	15:39
12:10	12:25	12:40	12:55	13:09	13:24	13:39	13:55	14:10	14:25	14:40	14:55	15:10	15:25	15:40

Ligne TANGO

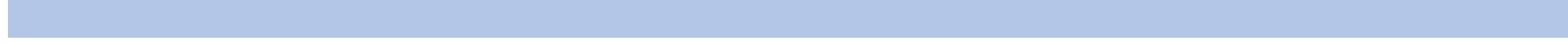
12:11	12:26	12:41	12:57	13:11	13:26	13:40	13:57	14:11	14:26	14:41	14:56	15:11	15:26	15:41
12:12	12:27	12:42	12:58	13:12	13:27	13:41	13:58	14:12	14:27	14:42	14:57	15:12	15:27	15:42
12:14	12:29	12:44	13:00	13:14	13:29	13:43	14:00	14:14	14:29	14:44	14:59	15:14	15:29	15:44
12:16	12:31	12:46	13:02	13:16	13:31	13:45	14:02	14:16	14:31	14:46	15:01	15:16	15:31	15:46
0:15	0:15	0:15	0:15	0:14	0:15	0:15	0:16	0:15	0:15	0:15	0:15	0:15	0:15	0:15



13:55	14:10	14:25	14:40	14:55	15:10	15:25	15:35	15:45	15:55	16:05	16:15	16:25	16:35	16:45
13:57	14:12	14:27	14:42	14:57	15:12	15:27	15:37	15:47	15:57	16:07	16:17	16:27	16:37	16:47
13:59	14:14	14:29	14:44	14:59	15:14	15:29	15:39	15:49	15:59	16:09	16:19	16:29	16:39	16:49
14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	15:30	15:40	15:50	16:00	16:10	16:20	16:30	16:40	16:50
14:02	14:17	14:32	14:47	15:02	15:17	15:32	15:42	15:52	16:02	16:12	16:22	16:32	16:42	16:52
14:04	14:19	14:34	14:49	15:04	15:19	15:34	15:44	15:54	16:04	16:14	16:24	16:34	16:44	16:54
14:06	14:21	14:36	14:51	15:06	15:21	15:36	15:46	15:57	16:07	16:17	16:27	16:37	16:47	16:57
14:09	14:24	14:39	14:54	15:09	15:24	15:39	15:49	16:00	16:10	16:20	16:30	16:40	16:50	17:00
14:10	14:25	14:40	14:55	15:10	15:25	15:40	15:50	16:01	16:11	16:21	16:31	16:41	16:51	17:01
14:12	14:27	14:42	14:57	15:12	15:27	15:42	15:52	16:03	16:13	16:23	16:33	16:43	16:53	17:03
14:16	14:31	14:46	15:01	15:16	15:31	15:46	15:56	16:07	16:17	16:27	16:37	16:47	16:57	17:07
14:18	14:33	14:48	15:03	15:18	15:33	15:48	15:58	16:09	16:19	16:29	16:39	16:49	16:59	17:09
14:20	14:35	14:50	15:05	15:20	15:35	15:50	16:00	16:11	16:21	16:31	16:41	16:51	17:01	17:11
14:22	14:37	14:52	15:07	15:22	15:37	15:52	16:02	16:13	16:23	16:33	16:43	16:53	17:03	17:13
14:24	14:39	14:54	15:09	15:24	15:39	15:54	16:04	16:15	16:25	16:35	16:45	16:55	17:05	17:15

14:05	14:20	14:35	14:50	15:05	15:20	15:35	15:45	15:55	16:05	16:15	16:25	16:35	16:45	16:55
14:07	14:22	14:37	14:52	15:07	15:22	15:37	15:47	15:57	16:07	16:17	16:27	16:37	16:47	16:57
14:08	14:23	14:38	14:53	15:08	15:23	15:38	15:48	15:58	16:08	16:18	16:28	16:38	16:48	16:58
14:10	14:25	14:40	14:55	15:10	15:25	15:40	15:50	16:00	16:10	16:20	16:30	16:40	16:50	17:00
14:12	14:27	14:42	14:58	15:13	15:28	15:43	15:53	16:03	16:13	16:23	16:32	16:42	16:53	17:03
14:15	14:30	14:45	15:01	15:16	15:31	15:46	15:56	16:06	16:16	16:26	16:35	16:45	16:56	17:06
14:17	14:32	14:47	15:03	15:18	15:33	15:48	15:58	16:09	16:19	16:29	16:38	16:48	16:59	17:09
14:18	14:33	14:48	15:04	15:19	15:34	15:49	15:59	16:10	16:20	16:30	16:39	16:49	17:00	17:10
14:22	14:37	14:52	15:08	15:22	15:37	15:52	16:02	16:13	16:23	16:34	16:43	16:53	17:04	17:14
14:24	14:39	14:54	15:10	15:24	15:39	15:54	16:04	16:15	16:25	16:36	16:45	16:55	17:06	17:16
14:25	14:40	14:55	15:11	15:25	15:40	15:55	16:05	16:16	16:26	16:37	16:46	16:56	17:07	17:17
14:26	14:41	14:56	15:12	15:27	15:42	15:57	16:07	16:18	16:28	16:39	16:48	16:58	17:09	17:19
14:27	14:42	14:57	15:13	15:28	15:43	15:58	16:08	16:19	16:29	16:40	16:49	16:59	17:10	17:20
14:30	14:45	15:00	15:16	15:30	15:46	16:01	16:11	16:22	16:31	16:42	16:51	17:01	17:13	17:23
14:32	14:47	15:02	15:18	15:32	15:48	16:03	16:13	16:24	16:33	16:44	16:53	17:03	17:15	17:25

- - - - -



15:25	15:40	15:55	16:10	16:25	16:40	16:55	17:10	17:25	17:40	17:55	18:05	18:20	18:35	18:50
15:27	15:42	15:57	16:12	16:27	16:42	16:57	17:12	17:27	17:42	17:57	18:07	18:22	18:37	18:52
15:29	15:44	15:59	16:14	16:29	16:44	16:59	17:14	17:29	17:44	17:59	18:09	18:24	18:39	18:54
15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:10	18:25	18:40	18:55
15:32	15:47	16:02	16:17	16:32	16:47	17:02	17:17	17:32	17:47	18:02	18:12	18:26	18:41	18:56
15:34	15:49	16:04	16:19	16:34	16:49	17:04	17:19	17:34	17:49	18:04	18:14	18:28	18:43	18:58
15:36	15:51	16:06	16:21	16:36	16:51	17:06	17:21	17:36	17:51	18:06	18:16	18:31	18:46	19:01
15:39	15:54	16:09	16:24	16:39	16:54	17:09	17:24	17:39	17:54	18:09	18:19	18:34	18:49	19:04
15:40	15:55	16:10	16:25	16:40	16:55	17:10	17:25	17:40	17:55	18:10	18:20	18:35	18:50	19:05
15:42	15:57	16:12	16:27	16:42	16:57	17:12	17:27	17:42	17:57	18:12	18:22	18:37	18:52	19:07
15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:25	18:40	18:55	19:10
15:47	16:02	16:17	16:32	16:47	17:02	17:17	17:32	17:47	18:02	18:17	18:27	18:42	18:57	19:12
15:49	16:04	16:19	16:34	16:49	17:04	17:19	17:34	17:49	18:04	18:19	18:29	18:44	18:59	19:14
15:50	16:05	16:20	16:35	16:50	17:05	17:20	17:35	17:50	18:05	18:20	18:30	18:45	19:00	19:15
15:51	16:06	16:21	16:36	16:51	17:06	17:21	17:36	17:51	18:06	18:21	18:31	18:46	19:01	19:16

15:35	15:50	16:05	16:20	16:35	16:50	17:05	17:20	17:35	17:50	18:05	18:20	18:30	18:45	19:00
15:36	15:51	16:06	16:21	16:36	16:51	17:06	17:21	17:36	17:51	18:06	18:21	18:31	18:46	19:01
15:38	15:53	16:08	16:23	16:38	16:53	17:08	17:23	17:38	17:53	18:08	18:23	18:33	18:48	19:03
15:39	15:54	16:09	16:24	16:39	16:54	17:09	17:24	17:39	17:54	18:09	18:24	18:34	18:49	19:04
15:42	15:57	16:12	16:27	16:42	16:57	17:12	17:27	17:42	17:57	18:12	18:27	18:37	18:52	19:07
15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30	18:40	18:55	19:10
15:48	16:03	16:18	16:33	16:48	17:03	17:18	17:33	17:48	18:03	18:18	18:33	18:43	18:58	19:13
15:49	16:04	16:19	16:34	16:49	17:04	17:19	17:34	17:49	18:04	18:19	18:34	18:44	18:59	19:14
15:52	16:07	16:22	16:37	16:52	17:07	17:22	17:37	17:52	18:07	18:22	18:37	18:47	19:02	19:17
15:54	16:09	16:24	16:39	16:54	17:09	17:24	17:39	17:54	18:09	18:24	18:39	18:49	19:04	19:19
15:55	16:10	16:25	16:40	16:55	17:10	17:25	17:40	17:55	18:10	18:25	18:40	18:50	19:05	19:20

Ligne TANGO

15:56	16:11	16:26	16:41	16:56	17:11	17:26	17:41	17:56	18:11	18:26	18:41	18:51	19:06	19:21
15:57	16:12	16:27	16:42	16:57	17:12	17:27	17:42	17:57	18:12	18:27	18:42	18:52	19:07	19:22
15:59	16:14	16:29	16:44	16:59	17:14	17:29	17:44	17:59	18:14	18:29	18:44	18:54	19:09	19:24
16:01	16:16	16:31	16:46	17:01	17:16	17:31	17:46	18:01	18:16	18:31	18:46	18:56	19:11	19:26

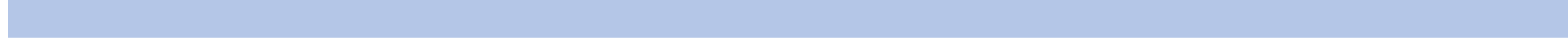
0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:15 0:10 0:15 0:15



16:55	17:05	17:15	17:25	17:35	17:45	17:55	18:05	18:20	18:35	18:50	19:05	19:20	19:35	20:05
16:57	17:07	17:17	17:27	17:37	17:47	17:57	18:07	18:22	18:37	18:52	19:07	19:22	19:37	20:07
16:59	17:09	17:19	17:29	17:39	17:49	17:59	18:09	18:24	18:39	18:54	19:09	19:24	19:39	20:09
17:00	17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00	18:10	18:25	18:40	18:55	19:10	19:25	19:40	20:10
17:02	17:13	17:23	17:32	17:42	17:52	18:02	18:12	18:27	18:42	18:57	19:12	19:27	19:42	20:12
17:04	17:17	17:27	17:34	17:44	17:54	18:04	18:14	18:29	18:44	18:59	19:14	19:29	19:44	20:14
17:07	17:20	17:29	17:37	17:47	17:57	18:07	18:17	18:32	18:47	19:01	19:16	19:31	19:46	20:16
17:10	17:23	17:32	17:40	17:50	18:00	18:10	18:20	18:35	18:50	19:04	19:19	19:34	19:48	20:18
17:11	17:24	17:33	17:41	17:51	18:01	18:11	18:21	18:36	18:51	19:05	19:20	19:35	19:49	20:19
17:13	17:26	17:35	17:43	17:53	18:03	18:13	18:23	18:38	18:53	19:07	19:22	19:37	19:51	20:21
17:17	17:30	17:39	17:47	17:57	18:07	18:17	18:27	18:42	18:57	19:11	19:26	19:41	19:55	20:25
17:19	17:32	17:41	17:49	17:59	18:09	18:19	18:29	18:44	18:59	19:13	19:28	19:43	19:57	20:27
17:21	17:34	17:43	17:51	18:01	18:11	18:21	18:31	18:46	19:01	19:15	19:30	19:45	19:59	20:29
17:23	17:36	17:45	17:53	18:03	18:13	18:23	18:33	18:48	19:03	19:17	19:32	19:47	20:01	20:31
17:25	17:38	17:47	17:55	18:05	18:15	18:25	18:35	18:50	19:05	19:19	19:34	19:49	20:03	20:33

17:05	17:15	17:25	17:35	17:45	17:55	18:05	18:15	18:30	18:45	19:00	19:15	19:30	20:05	20:35
17:07	17:17	17:27	17:37	17:47	17:57	18:07	18:17	18:31	18:46	19:02	19:17	19:32	20:07	20:37
17:08	17:18	17:28	17:38	17:48	17:58	18:08	18:18	18:33	18:48	19:03	19:18	19:33	20:08	20:38
17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00	18:10	18:20	18:34	18:49	19:05	19:20	19:35	20:10	20:40
17:12	17:22	17:32	17:42	17:52	18:02	18:12	18:22	18:37	18:52	19:07	19:22	19:37	20:12	20:42
17:15	17:25	17:35	17:45	17:55	18:05	18:15	18:25	18:40	18:55	19:10	19:25	19:40	20:15	20:45
17:18	17:28	17:38	17:48	17:58	18:08	18:18	18:28	18:43	18:58	19:13	19:28	19:43	20:17	20:47
17:19	17:29	17:39	17:49	17:59	18:09	18:19	18:29	18:44	18:59	19:14	19:29	19:44	20:18	20:48
17:23	17:33	17:43	17:53	18:03	18:13	18:23	18:33	18:47	19:02	19:18	19:33	19:48	20:22	20:51
17:25	17:35	17:45	17:55	18:05	18:15	18:25	18:35	18:49	19:04	19:20	19:35	19:50	20:24	20:53
17:26	17:36	17:46	17:56	18:06	18:16	18:26	18:36	18:50	19:05	19:21	19:36	19:51	20:25	20:54
17:28	17:38	17:48	17:58	18:07	18:17	18:27	18:37	18:52	19:06	19:22	19:37	19:52	20:26	20:55
17:29	17:39	17:49	17:59	18:08	18:18	18:28	18:38	18:53	19:07	19:23	19:38	19:53	20:27	20:56
17:31	17:41	17:51	18:01	18:10	18:20	18:30	18:40	18:55	19:09	19:25	19:40	19:54	20:28	20:58
17:33	17:43	17:53	18:03	18:12	18:22	18:32	18:42	18:57	19:11	19:27	19:42	19:56	20:30	21:00

- - - - -



19:05	19:20	19:35	20:05	20:35	21:05	21:35	22:05	22:35
19:07	19:22	19:37	20:07	20:37	21:07	21:37	22:07	22:37
19:09	19:24	19:39	20:09	20:39	21:09	21:39	22:09	22:39
19:10	19:25	19:40	20:10	20:40	21:10	21:40	22:10	22:40
19:11	19:26	19:41	20:11	20:41	21:11	21:41	22:11	22:41
19:13	19:28	19:43	20:13	20:43	21:13	21:43	22:13	22:43
19:16	19:30	19:45	20:15	20:45	21:15	21:45	22:15	22:45
19:19	19:33	19:48	20:18	20:48	21:18	21:48	22:18	22:48
19:20	19:34	19:49	20:19	20:49	21:19	21:49	22:19	22:49
19:22	19:36	19:51	20:21	20:51	21:21	21:51	22:21	22:51
19:25	19:39	19:54	20:24	20:54	21:24	21:54	22:24	22:54
19:27	19:42	19:57	20:26	20:56	21:26	21:56	22:26	22:56
19:29	19:43	19:58	20:28	20:58	21:28	21:58	22:28	22:58
19:30	19:44	19:59	20:29	20:59	21:29	21:59	22:29	22:59
19:31	19:45	20:00	20:30	21:00	21:30	22:00	22:30	23:00

19:15	19:30	20:05	20:35	21:05	21:35	22:05	22:35
19:16	19:31	20:06	20:36	21:06	21:36	22:06	22:36
19:18	19:33	20:08	20:38	21:08	21:38	22:08	22:38
19:19	19:34	20:09	20:39	21:09	21:39	22:09	22:39
19:22	19:37	20:12	20:42	21:11	21:41	22:11	22:41
19:25	19:40	20:15	20:45	21:14	21:44	22:14	22:44
19:28	19:43	20:18	20:48	21:17	21:47	22:17	22:47
19:29	19:44	20:19	20:49	21:18	21:48	22:18	22:48
19:32	19:47	20:22	20:52	21:21	21:51	22:21	22:51
19:34	19:49	20:24	20:54	21:23	21:53	22:23	22:53
19:35	19:50	20:25	20:55	21:24	21:54	22:24	22:54

Ligne TANGO

19:36	19:51	20:26	20:57	21:26	21:56	22:26	22:56
19:37	19:52	20:27	20:58	21:27	21:57	22:27	22:57
19:39	19:54	20:29	21:00	21:29	21:59	22:29	22:59
19:41	19:56	20:31	21:02	21:31	22:01	22:31	23:01

0:15 0:15 0:35 0:30 0:29 0:30 0:30 0:30 #####



20:35	21:05	21:35	22:05	22:35	23:05
20:37	21:07	21:37	22:07	22:37	23:07
20:39	21:09	21:39	22:09	22:39	23:09
20:40	21:10	21:40	22:10	22:40	23:10
20:41	21:11	21:41	22:11	22:41	23:11
20:43	21:13	21:43	22:13	22:43	23:13
20:45	21:15	21:45	22:15	22:45	23:15
20:48	21:18	21:48	22:18	22:48	23:18
20:49	21:19	21:49	22:19	22:49	23:19
20:51	21:21	21:51	22:21	22:51	23:21
20:55	21:25	21:55	22:25	22:55	23:25
20:57	21:27	21:57	22:27	22:57	23:27
20:59	21:29	21:59	22:29	22:59	23:29
21:01	21:31	22:01	22:31	23:01	23:31
21:03	21:33	22:03	22:33	23:03	23:33

21:05	21:35	22:05	22:35	23:05
21:07	21:37	22:07	22:37	23:07
21:08	21:38	22:08	22:38	23:08
21:10	21:40	22:10	22:40	23:10
21:12	21:42	22:12	22:42	23:12
21:15	21:45	22:15	22:45	23:15
21:17	21:47	22:17	22:47	23:17
21:18	21:48	22:18	22:48	23:18
21:21	21:51	22:21	22:51	23:21
21:23	21:53	22:23	22:53	23:23
21:24	21:54	22:24	22:54	23:24
21:25	21:55	22:25	22:55	23:25
21:26	21:56	22:26	22:56	23:26
21:28	21:57	22:27	22:57	23:27
21:30	21:59	22:29	22:59	23:29

- - - - -



Ligne 3

71 5:25 21:55

Lundi à vendredi PS

Arrivée TER/LEX de Annecy/La Roche LàV - - - - - - - - - -

Jean Monnet P+R	5:25	5:45	6:05	6:25	6:45	7:10	7:35	7:55	8:10	8:35
Perrier	5:29	5:49	6:09	6:29	6:49	7:14	7:39	7:59	8:14	8:39
Annexion	5:30	5:50	6:10	6:30	6:50	7:15	7:40	8:00	8:15	8:40
Château Rouge	5:32	5:52	6:12	6:32	6:52	7:17	7:42	8:02	8:17	8:42
Périllat Lycée	5:34	5:54	6:14	6:34	6:54	7:19	7:44	8:04	8:19	8:44
Place des Marchés	5:36	5:56	6:16	6:36	6:56	7:21	7:46	8:06	8:21	8:46
Clos Fleury	5:38	5:58	6:18	6:38	6:58	7:23	7:48	8:08	8:23	8:48
Baron de Loë	5:39	5:59	6:19	6:39	6:59	7:24	7:49	8:09	8:24	8:49
Ecole Fraternité	5:42	6:02	6:22	6:42	7:02	7:27	7:52	8:12	8:27	8:52
Gare Rotonde	5:45	6:05	6:25	6:45	7:05	7:30	7:55	8:15	8:30	8:55
Foron	5:47	6:07	6:27	6:47	7:07	7:32	7:57	8:17	8:32	8:57
Edelweiss	5:48	6:08	6:28	6:48	7:08	7:33	7:58	8:18	8:33	8:58
Martinière	5:49	6:09	6:29	6:49	7:09	7:34	7:59	8:19	8:34	8:59
Jean Jaurès	5:50	6:10	6:30	6:50	7:10	7:35	8:00	8:20	8:35	9:00
La Paix	5:51	6:11	6:31	6:51	7:11	7:36	8:01	8:21	8:36	9:01
Jean Moulin	5:53	6:13	6:33	6:53	7:13	7:38	8:03	8:23	8:38	9:03
La Tour	5:55	6:15	6:35	6:55	7:15	7:40	8:05	8:25	8:40	9:05
Gaillard Marché	5:56	6:16	6:36	6:56	7:16	7:41	8:06	8:26	8:41	9:06
Moillesulaz	5:57	6:17	6:37	6:57	7:17	7:42	8:07	8:27	8:42	9:07
Moillesulaz	5:59	6:19	6:39	6:59	7:19	7:44	8:09	8:29	8:44	9:09
Gaillard Marché	5:59	6:19	6:39	6:59	7:19	7:44	8:09	8:29	8:44	9:09
Gaillard Poste	6:01	6:21	6:41	7:01	7:21	7:46	8:11	8:31	8:46	9:11
Bossonnets	6:02	6:22	6:42	7:02	7:22	7:47	8:12	8:32	8:47	9:12
Gaillard Eglise	6:03	6:23	6:43	7:03	7:23	7:48	8:13	8:33	8:48	9:13
Feux-Follets	6:04	6:24	6:44	7:04	7:24	7:49	8:14	8:34	8:49	9:14
Martinet	6:05	6:25	6:45	7:05	7:25	7:50	8:15	8:35	8:50	9:15
Gaillard-Fossard	6:07	6:27	6:47	7:07	7:27	7:52	8:17	8:37	8:52	9:17
Martinet	.....	.....	.....	.....	.....	7:53	.....	.....	8:53	.....
Feux-Follets	.....	.....	.....	.....	.....	7:55	.....	.....	8:55	.....
Gaillard Eglise	.....	.....	.....	.....	.....	7:56	.....	.....	8:56	.....
Gaillard Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	7:57	.....	.....	8:57	.....
Châtelaine	.....	.....	.....	.....	.....	7:59	.....	.....	8:59	.....
Collège Jacques Prévert	.....	.....	.....	.....	.....	8:00	.....	.....	9:00	.....

Collège Jacques Prévert	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8:17	.....
Châtelaine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8:18	.....
Gaillard Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8:19	.....
Gaillard Eglise	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8:20	.....
Feux-Follets	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8:21	.....
Martinet	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8:22	.....
Gaillard-Fossard	5:30	6:10	6:30	6:45	7:00	7:15	7:40	8:05	8:24	8:35
Martinet	5:31	6:11	6:31	6:46	7:01	7:16	7:41	8:06	8:25	8:36
Feux-Follets	5:33	6:13	6:33	6:48	7:03	7:18	7:43	8:08	8:27	8:38
Gaillard Eglise	5:34	6:14	6:34	6:49	7:04	7:19	7:44	8:09	8:28	8:39
Bossonnets	5:35	6:15	6:35	6:50	7:05	7:20	7:45	8:10	8:29	8:40
Gaillard Poste	5:36	6:16	6:36	6:51	7:06	7:21	7:46	8:11	8:30	8:41
Gaillard Marché	5:38	6:18	6:38	6:53	7:08	7:23	7:48	8:13	8:32	8:43
Moillesulaz	5:39	6:19	6:39	6:54	7:09	7:24	7:49	8:14	8:33	8:44
Moillesulaz	5:40	6:20	6:40	6:55	7:10	7:25	7:50	8:15	8:34	8:45
Gaillard Marché	5:41	6:21	6:41	6:56	7:11	7:26	7:51	8:16	8:35	8:46
La Tour	5:42	6:22	6:42	6:57	7:12	7:27	7:52	8:17	8:36	8:47
Jean Moulin	5:44	6:24	6:44	6:59	7:14	7:29	7:54	8:19	8:38	8:49
La Paix	5:46	6:26	6:46	7:01	7:16	7:31	7:56	8:21	8:40	8:51
Jean Jaurès	5:47	6:27	6:47	7:02	7:17	7:32	7:57	8:22	8:41	8:52
Martinière	5:48	6:28	6:48	7:03	7:18	7:33	7:58	8:23	8:42	8:53
Edelweiss	5:49	6:29	6:49	7:04	7:19	7:34	7:59	8:24	8:43	8:54
Foron	5:50	6:30	6:50	7:05	7:20	7:35	8:00	8:25	8:44	8:55
Gare Rotonde	5:52	6:32	6:52	7:07	7:22	7:37	8:02	8:27	8:46	8:57
Ecole Fraternité	5:55	6:35	6:55	7:10	7:25	7:40	8:05	8:30	8:49	9:00
Baron de Loë	5:58	6:38	6:58	7:13	7:28	7:43	8:08	8:33	8:53	9:04
Clos Fleury	5:59	6:39	6:59	7:14	7:29	7:44	8:09	8:34	8:54	9:05
Place des Marchés	6:01	6:41	7:01	7:16	7:32	7:47	8:12	8:37	8:57	9:08
Périllat Lycée	6:02	6:42	7:02	7:17	7:33	7:48	8:13	8:38	8:58	9:09

Château Rouge	6:03	6:43	7:03	7:18	7:34	7:49	8:14	8:39	8:59	9:10
Annexion	6:05	6:45	7:05	7:20	7:36	7:51	8:16	8:41	9:01	9:12
Perrier	6:06	6:46	7:06	7:21	7:37	7:52	8:17	8:42	9:02	9:13
Jean Monnet P+R	6:09	6:50	7:10	7:25	7:41	7:56	8:21	8:46	9:07	9:17

Part SST

Samedi - Année	66	8%								
Courses sous-traitées										
Jean Monnet P+R	5:45	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15
Livron - De Gaulle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dusonchet	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Verdun	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Perrier	5:47	6:17	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47	10:17
Annexion	5:48	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18
Château Rouge	5:49	6:19	6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19
Périllat Lycée	5:51	6:21	6:51	7:21	7:52	8:22	8:51	9:21	9:51	10:21
Place des Marchés	5:55	6:25	6:55	7:25	7:56	8:26	8:55	9:25	9:55	10:25
Clos Fleury	5:57	6:27	6:57	7:27	7:58	8:28	8:57	9:27	9:57	10:27
Baron de Loë	5:58	6:28	6:58	7:28	7:59	8:29	8:58	9:28	9:58	10:28
Ecole Fraternité	6:00	6:30	7:00	7:30	8:01	8:31	9:00	9:30	10:00	10:30
Gare Rotonde	6:03	6:33	7:03	7:33	8:04	8:34	9:03	9:33	10:03	10:33
Foron	6:05	6:35	7:05	7:35	8:06	8:36	9:05	9:35	10:05	10:35
Edelweiss	6:06	6:36	7:06	7:36	8:07	8:37	9:06	9:36	10:06	10:36
Martinière	6:07	6:37	7:07	7:37	8:08	8:38	9:07	9:37	10:07	10:37
Jean Jaurès	6:08	6:38	7:08	7:38	8:09	8:39	9:08	9:38	10:08	10:38
La Paix	6:09	6:39	7:09	7:39	8:10	8:40	9:09	9:39	10:09	10:39
Jean Moulin	6:11	6:41	7:11	7:41	8:12	8:42	9:11	9:41	10:11	10:41
La Tour	6:13	6:43	7:13	7:43	8:14	8:44	9:13	9:43	10:13	10:43
Gaillard Marché	6:14	6:44	7:14	7:44	8:15	8:45	9:14	9:44	10:14	10:44
Moillesulaz	6:15	6:45	7:15	7:45	8:16	8:46	9:15	9:45	10:15	10:45
Moillesulaz	6:17	6:47	7:17	7:47	8:18	8:48	9:17	9:47	10:17	10:47
Gaillard Marché	6:17	6:47	7:17	7:47	8:18	8:48	9:17	9:47	10:17	10:47
Gaillard Poste	6:19	6:49	7:19	7:49	8:20	8:50	9:19	9:49	10:19	10:49
Bossonnets	6:20	6:50	7:20	7:50	8:21	8:51	9:20	9:50	10:20	10:50
Gaillard Eglise	6:21	6:51	7:21	7:51	8:22	8:52	9:21	9:51	10:21	10:51
Feux-Follets	6:21	6:51	7:21	7:51	8:22	8:52	9:21	9:51	10:21	10:51
Martinet	6:22	6:52	7:22	7:52	8:23	8:53	9:22	9:52	10:22	10:52
Gaillard-Fossard	6:24	6:54	7:24	7:54	8:25	8:55	9:24	9:54	10:24	10:54
Martinet	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Feux-Follets	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gaillard Eglise	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gaillard Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Châtelaine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collège Jacques Prévert	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Collège Jacques Prévert	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Châtelaine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gaillard Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gaillard Eglise	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Feux-Follets	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Martinet	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gaillard-Fossard	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00
Martinet	5:31	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:01	9:31	10:01
Feux-Follets	5:32	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:03	9:33	10:03
Gaillard Eglise	5:33	6:03	6:33	7:03	7:33	8:03	8:33	9:04	9:34	10:04
Bossonnets	5:34	6:04	6:34	7:04	7:34	8:04	8:34	9:05	9:35	10:05
Gaillard Poste	5:35	6:05	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:06	9:36	10:06
Gaillard Marché	5:37	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:08	9:38	10:08
Moillesulaz	5:38	6:08	6:38	7:08	7:38	8:08	8:38	9:09	9:39	10:09
Moillesulaz	5:39	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:10	9:40	10:10
Gaillard Marché	5:40	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:11	9:41	10:11
La Tour	5:41	6:11	6:41	7:11	7:41	8:11	8:41	9:12	9:42	10:12
Jean Moulin	5:43	6:13	6:43	7:13	7:43	8:13	8:43	9:14	9:44	10:14
La Paix	5:45	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:16	9:46	10:16
Jean Jaurès	5:46	6:16	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:17	9:47	10:17
Martinière	5:47	6:17	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:18	9:48	10:18
Edelweiss	5:48	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:19	9:49	10:19
Foron	5:49	6:19	6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:20	9:50	10:20
Gare Rotonde	5:51	6:21	6:51	7:21	7:51	8:21	8:51	9:22	9:52	10:22
Ecole Fraternité	5:54	6:24	6:54	7:24	7:54	8:24	8:54	9:25	9:55	10:25
Baron de Loë	5:56	6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:27	9:57	10:27

Ligne 3

Clos Fleury	5:57	6:27	6:57	7:27	7:57	8:27	8:57	9:28	9:58	10:28
Place des Marchés	5:59	6:29	6:59	7:29	7:59	8:29	8:59	9:30	10:00	10:30
Périllat Lycée	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:31	10:01	10:31
Château Rouge	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:00	9:31	10:01	10:31
Annexion	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:01	9:32	10:02	10:32
Perrier	6:03	6:33	7:03	7:33	8:03	8:33	9:02	9:33	10:03	10:33
Verdun	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dusonchet	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Livron - De Gaulle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Jean Monnet P+R	6:06	6:36	7:06	7:36	8:06	8:36	9:05	9:36	10:06	10:36



9:15	9:55	10:35	11:15	11:55	12:20	12:42	13:10	13:30	14:00	14:42	15:20	15:47	16:15	16:40
9:19	9:59	10:39	11:19	11:59	12:25	12:47	13:15	13:35	14:05	14:47	15:25	15:52	16:20	16:45
9:20	10:00	10:40	11:20	12:00	12:27	12:49	13:17	13:37	14:07	14:49	15:27	15:54	16:22	16:47
9:22	10:02	10:42	11:22	12:02	12:29	12:51	13:19	13:39	14:09	14:51	15:29	15:56	16:24	16:49
9:24	10:04	10:44	11:24	12:04	12:31	12:53	13:21	13:41	14:11	14:53	15:31	15:58	16:26	16:51
9:26	10:06	10:46	11:26	12:06	12:33	12:55	13:23	13:43	14:13	14:55	15:33	16:00	16:28	16:54
9:28	10:08	10:48	11:28	12:08	12:35	12:57	13:25	13:45	14:15	14:57	15:35	16:02	16:30	16:56
9:29	10:09	10:49	11:29	12:09	12:36	12:58	13:26	13:46	14:16	14:58	15:36	16:03	16:31	16:57
9:32	10:12	10:52	11:32	12:12	12:39	13:01	13:29	13:49	14:19	15:01	15:39	16:06	16:34	17:00
9:35	10:15	10:55	11:35	12:15	12:42	13:04	13:32	13:52	14:22	15:04	15:42	16:09	16:37	17:03
9:37	10:17	10:57	11:37	12:17	12:44	13:06	13:34	13:54	14:24	15:06	15:44	16:11	16:39	17:05
9:38	10:18	10:58	11:38	12:18	12:45	13:07	13:35	13:55	14:25	15:07	15:45	16:12	16:40	17:06
9:39	10:19	10:59	11:39	12:19	12:46	13:08	13:36	13:56	14:26	15:08	15:46	16:13	16:41	17:07
9:40	10:20	11:00	11:40	12:20	12:47	13:09	13:37	13:57	14:27	15:09	15:47	16:14	16:42	17:08
9:41	10:21	11:01	11:41	12:21	12:48	13:10	13:38	13:58	14:28	15:10	15:48	16:15	16:43	17:09
9:43	10:23	11:03	11:43	12:23	12:50	13:12	13:40	14:00	14:30	15:12	15:50	16:17	16:45	17:11
9:45	10:25	11:05	11:45	12:25	12:52	13:14	13:42	14:02	14:32	15:14	15:52	16:19	16:47	17:13
9:46	10:26	11:06	11:46	12:26	12:53	13:15	13:43	14:03	14:33	15:15	15:53	16:20	16:48	17:14
9:47	10:27	11:07	11:47	12:27	12:54	13:16	13:44	14:04	14:34	15:16	15:54	16:21	16:49	17:15
9:49	10:29	11:09	11:49	12:29	12:56	13:18	13:46	14:06	14:36	15:18	15:56	16:23	16:51	17:17
9:49	10:29	11:09	11:49	12:29	12:56	13:18	13:46	14:06	14:36	15:18	15:56	16:23	16:51	17:17
9:51	10:31	11:11	11:51	12:31	12:58	13:20	13:48	14:08	14:38	15:20	15:58	16:25	16:53	17:19
9:52	10:32	11:12	11:52	12:32	12:59	13:21	13:49	14:09	14:39	15:21	15:59	16:26	16:54	17:20
9:53	10:33	11:13	11:53	12:33	13:00	13:22	13:50	14:10	14:40	15:22	16:00	16:27	16:55	17:21
9:54	10:34	11:14	11:54	12:34	13:01	13:23	13:51	14:11	14:41	15:23	16:01	16:28	16:56	17:22
9:55	10:35	11:15	11:55	12:35	13:02	13:24	13:52	14:12	14:42	15:24	16:02	16:29	16:57	17:23
9:57	10:37	11:17	11:57	12:37	13:04	13:26	13:54	14:14	14:44	15:26	16:04	16:31	17:00	17:26
.....	.....	.....	11:58	.....	.....	13:27	.....	.....	.....	15:27	.....	16:32	.....	.....
.....	.....	.....	12:00	.....	.....	13:29	.....	.....	.....	15:29	.....	16:34	.....	.....
.....	.....	.....	12:01	.....	.....	13:30	.....	.....	.....	15:30	.....	16:35	.....	.....
.....	.....	.....	12:02	.....	.....	13:31	.....	.....	.....	15:31	.....	16:37	.....	.....
.....	.....	.....	12:05	.....	.....	13:33	.....	.....	.....	15:34	.....	16:40	.....	.....
.....	.....	.....	12:06	.....	.....	13:34	.....	.....	.....	15:35	.....	16:42	.....	.....

.....	9:28	.....	.....	.....	.....	12:22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15:48
.....	9:29	.....	.....	.....	.....	12:23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15:49
.....	9:30	.....	.....	.....	.....	12:24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15:51
.....	9:31	.....	.....	.....	.....	12:25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15:52
.....	9:32	.....	.....	.....	.....	12:26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15:53
.....	9:33	.....	.....	.....	.....	12:27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15:54
8:59	9:35	10:15	10:55	11:35	12:05	12:29	12:50	13:10	13:35	14:05	14:45	15:20	15:40	15:56
9:00	9:36	10:16	10:56	11:36	12:06	12:30	12:51	13:11	13:36	14:06	14:46	15:21	15:41	15:57
9:02	9:38	10:18	10:58	11:38	12:08	12:32	12:53	13:13	13:38	14:08	14:48	15:23	15:43	15:59
9:03	9:39	10:19	10:59	11:39	12:09	12:33	12:54	13:14	13:39	14:09	14:49	15:24	15:44	16:00
9:04	9:40	10:20	11:00	11:40	12:10	12:34	12:55	13:15	13:40	14:10	14:50	15:25	15:45	16:01
9:05	9:41	10:21	11:01	11:41	12:11	12:35	12:56	13:16	13:41	14:11	14:51	15:26	15:46	16:02
9:07	9:43	10:23	11:03	11:43	12:13	12:37	12:58	13:18	13:43	14:13	14:53	15:28	15:48	16:04
9:08	9:44	10:24	11:04	11:44	12:14	12:38	12:59	13:19	13:44	14:14	14:54	15:29	15:49	16:05
9:09	9:45	10:25	11:05	11:45	12:15	12:39	13:00	13:20	13:45	14:15	14:55	15:30	15:50	16:06
9:10	9:46	10:26	11:06	11:46	12:16	12:40	13:01	13:21	13:46	14:16	14:56	15:31	15:51	16:07
9:11	9:47	10:27	11:07	11:47	12:17	12:41	13:02	13:22	13:47	14:17	14:57	15:32	15:52	16:08
9:13	9:49	10:29	11:09	11:49	12:19	12:43	13:04	13:24	13:49	14:19	14:59	15:34	15:54	16:10
9:15	9:51	10:31	11:11	11:51	12:21	12:45	13:06	13:26	13:51	14:21	15:01	15:36	15:56	16:12
9:16	9:52	10:32	11:12	11:52	12:22	12:46	13:07	13:27	13:52	14:22	15:02	15:37	15:57	16:13
9:17	9:53	10:33	11:13	11:53	12:23	12:47	13:08	13:28	13:53	14:23	15:03	15:38	15:58	16:14
9:18	9:54	10:34	11:14	11:54	12:24	12:48	13:09	13:29	13:54	14:24	15:04	15:39	15:59	16:15
9:19	9:55	10:35	11:15	11:55	12:25	12:49	13:10	13:30	13:55	14:25	15:05	15:40	16:00	16:16
9:21	9:57	10:37	11:17	11:57	12:27	12:51	13:12	13:32	13:57	14:27	15:07	15:42	16:02	16:18
9:24	10:00	10:40	11:20	12:00	12:30	12:54	13:15	13:35	14:00	14:30	15:10	15:45	16:05	16:21
9:28	10:04	10:44	11:24	12:04	12:34	12:58	13:19	13:39	14:04	14:34	15:15	15:51	16:11	16:27
9:29	10:05	10:45	11:25	12:05	12:35	12:59	13:20	13:40	14:05	14:35	15:16	15:53	16:13	16:29
9:32	10:08	10:49	11:29	12:09	12:39	13:03	13:24	13:44	14:09	14:39	15:21	15:58	16:18	16:34
9:33	10:09	10:50	11:30	12:10	12:40	13:04	13:25	13:45	14:10	14:40	15:22	15:59	16:19	16:35

9:34	10:10	10:51	11:31	12:11	12:41	13:05	13:26	13:46	14:11	14:41	15:23	16:00	16:20	16:36
9:36	10:12	10:53	11:33	12:13	12:43	13:07	13:28	13:48	14:13	14:43	15:25	16:02	16:22	16:38
9:37	10:13	10:54	11:34	12:14	12:44	13:08	13:29	13:49	14:14	14:44	15:26	16:03	16:23	16:39
9:41	10:18	10:58	11:38	12:18	12:48	13:13	13:33	13:53	14:18	14:48	15:30	16:07	16:27	16:44

SST

				SST					SST						
10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	
.....	
.....	
.....	
10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	
10:48	11:18	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:18	15:48	16:18	16:48	17:17	17:48	
10:49	11:19	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:19	15:49	16:19	16:49	17:18	17:49	
10:51	11:21	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:21	15:51	16:21	16:51	17:20	17:51	
10:55	11:25	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:25	15:55	16:25	16:55	17:24	17:55	
10:57	11:27	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:27	15:57	16:27	16:57	17:26	17:57	
10:58	11:28	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:28	15:58	16:28	16:58	17:27	17:58	
11:00	11:30	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:30	16:00	16:30	17:00	17:29	18:00	
11:03	11:33	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:33	16:03	16:33	17:03	17:32	18:03	
11:05	11:35	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:35	16:05	16:35	17:05	17:34	18:05	
11:06	11:36	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:36	16:06	16:36	17:06	17:35	18:06	
11:07	11:37	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:37	16:07	16:37	17:07	17:36	18:07	
11:08	11:38	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:38	16:08	16:38	17:08	17:37	18:08	
11:09	11:39	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:39	16:09	16:39	17:09	17:38	18:09	
11:11	11:41	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:41	16:11	16:41	17:11	17:40	18:11	
11:13	11:43	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:43	16:13	16:43	17:13	17:42	18:13	
11:14	11:44	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:44	16:14	16:44	17:14	17:43	18:14	
11:15	11:45	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:45	16:15	16:45	17:15	17:44	18:15	
11:17	11:47	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:47	16:17	16:47	17:17	17:46	18:17	
11:17	11:47	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:47	16:17	16:47	17:17	17:46	18:17	
11:19	11:49	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:49	16:19	16:49	17:19	17:48	18:19	
11:20	11:50	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:50	16:20	16:50	17:20	17:49	18:20	
11:21	11:51	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:51	16:21	16:51	17:21	17:50	18:21	
11:21	11:51	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:51	16:21	16:51	17:21	17:50	18:21	
11:22	11:52	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:52	16:22	16:52	17:22	17:51	18:22	
11:24	11:54	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:54	16:24	16:54	17:24	17:53	18:24	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	

SST

				SST					SST						
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	
10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	
10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:02	17:32	
10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:03	17:33	
10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:04	17:34	
10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:05	17:35	
10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:07	17:37	
10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:08	17:38	
10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:09	17:39	
10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:10	17:40	
10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:11	17:41	
10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:13	17:43	
10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:15	17:45	
10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:16	17:46	
10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:17	17:47	
10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:18	17:48	
10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:19	17:49	
10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:21	17:51	
10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:24	17:54	
10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:26	17:56	

Ligne 3

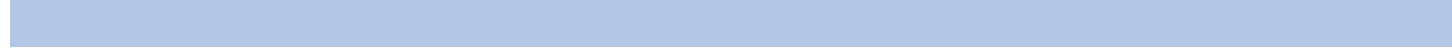
10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:27	17:57
11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:29	17:59
11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:30	18:00
11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:02	17:31	18:01
11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:03	17:32	18:02
11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:04	17:33	18:03
.....
.....
.....
11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:07	17:36	18:06



17:00	17:35	17:55	18:15	18:40	19:25	19:55	20:35	21:15	21:55
17:05	17:40	18:00	18:20	18:45	19:30	20:00	20:38	21:18	21:58
17:07	17:42	18:02	18:22	18:47	19:32	20:02	20:39	21:19	21:59
17:09	17:44	18:04	18:24	18:49	19:34	20:04	20:41	21:21	22:01
17:11	17:46	18:06	18:26	18:51	19:36	20:06	20:43	21:23	22:03
17:14	17:48	18:08	18:28	18:53	19:38	20:08	20:45	21:25	22:05
17:16	17:50	18:10	18:30	18:55	19:40	20:10	20:47	21:27	22:07
17:17	17:51	18:11	18:31	18:56	19:41	20:11	20:48	21:28	22:08
17:20	17:54	18:14	18:34	18:59	19:44	20:14	20:51	21:31	22:11
17:23	17:57	18:17	18:37	19:02	19:47	20:17	20:54	21:34	22:14
17:25	17:59	18:19	18:39	19:04	19:49	20:19	20:56	21:36	22:16
17:26	18:00	18:20	18:40	19:05	19:50	20:20	20:57	21:37	22:17
17:27	18:01	18:21	18:41	19:06	19:51	20:21	20:58	21:38	22:18
17:28	18:02	18:22	18:42	19:07	19:52	20:22	20:59	21:39	22:19
17:29	18:03	18:23	18:43	19:08	19:53	20:23	21:00	21:40	22:20
17:31	18:05	18:25	18:45	19:10	19:55	20:25	21:02	21:42	22:22
17:33	18:07	18:27	18:47	19:12	19:57	20:27	21:04	21:44	22:24
17:34	18:08	18:28	18:48	19:13	19:58	20:28	21:05	21:45	22:25
17:35	18:09	18:29	18:49	19:14	19:59	20:29	21:06	21:46	22:26
17:37	18:11	18:31	18:51	19:16	20:01	20:31	21:08	21:48	22:28
17:37	18:11	18:31	18:51	19:16	20:01	20:31	21:08	21:48	22:28
17:39	18:13	18:33	18:53	19:18	20:03	20:33	21:10	21:50	22:30
17:40	18:14	18:34	18:54	19:19	20:04	20:34	21:11	21:51	22:31
17:41	18:15	18:35	18:55	19:20	20:05	20:35	21:12	21:52	22:32
17:42	18:16	18:36	18:56	19:21	20:06	20:36	21:13	21:53	22:33
17:43	18:17	18:37	18:57	19:22	20:07	20:37	21:14	21:54	22:34
17:45	18:19	18:39	18:59	19:24	20:09	20:39	21:16	21:56	22:36
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....	16:46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	16:47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	16:49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	16:50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	16:51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	16:52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16:30	16:55	17:15	17:40	18:00	18:30	19:00	19:40	20:20	21:00	21:35
16:31	16:56	17:16	17:42	18:02	18:31	19:01	19:41	20:21	21:01	21:36
16:33	16:58	17:18	17:44	18:04	18:33	19:03	19:42	20:22	21:02	21:37
16:34	16:59	17:19	17:45	18:05	18:34	19:04	19:43	20:23	21:03	21:38
16:35	17:00	17:20	17:46	18:06	18:35	19:05	19:44	20:24	21:04	21:39
16:36	17:01	17:21	17:47	18:07	18:36	19:06	19:45	20:25	21:05	21:40
16:38	17:03	17:23	17:49	18:09	18:38	19:08	19:47	20:27	21:07	21:42
16:39	17:04	17:24	17:50	18:10	18:39	19:09	19:48	20:28	21:08	21:43
16:40	17:05	17:25	17:51	18:11	18:40	19:10	19:49	20:29	21:09	21:44
16:41	17:06	17:26	17:52	18:12	18:41	19:11	19:50	20:30	21:10	21:45
16:42	17:07	17:27	17:53	18:13	18:42	19:12	19:51	20:31	21:11	21:46
16:44	17:09	17:29	17:55	18:15	18:44	19:14	19:53	20:33	21:13	21:48
16:46	17:11	17:31	17:57	18:17	18:46	19:16	19:55	20:35	21:15	21:50
16:47	17:12	17:32	17:58	18:18	18:47	19:17	19:56	20:36	21:16	21:51
16:48	17:13	17:33	17:59	18:19	18:48	19:18	19:57	20:37	21:17	21:52
16:49	17:14	17:34	18:00	18:20	18:49	19:19	19:58	20:38	21:18	21:53
16:50	17:15	17:35	18:01	18:21	18:50	19:20	19:59	20:39	21:19	21:54
16:52	17:17	17:37	18:03	18:23	18:52	19:22	20:01	20:41	21:21	21:56
16:55	17:20	17:40	18:06	18:26	18:55	19:25	20:04	20:44	21:24	21:59
17:02	17:27	17:47	18:13	18:33	19:02	19:30	20:09	20:47	21:27	22:02
17:04	17:29	17:49	18:15	18:35	19:04	19:32	20:11	20:48	21:28	22:03
17:10	17:35	17:55	18:21	18:41	19:10	19:37	20:16	20:50	21:30	22:05
17:11	17:37	17:57	18:23	18:42	19:12	19:39	20:17	20:51	21:31	22:06

17:12	17:38	17:58	18:24	18:43	19:13	19:40	20:18	20:52	21:32	22:07
17:14	17:40	18:00	18:26	18:45	19:15	19:42	20:20	20:54	21:34	22:09
17:15	17:41	18:01	18:27	18:46	19:16	19:43	20:21	20:55	21:35	22:10
17:19	17:46	18:05	18:31	18:50	19:19	19:46	20:24	20:58	21:38	22:13



18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	20:45	21:15	21:45
.....
.....
.....
18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:47	21:17	21:47
18:18	18:48	19:18	19:47	20:17	20:48	21:18	21:48
18:19	18:49	19:19	19:48	20:18	20:49	21:19	21:49
18:22	18:52	19:21	19:50	20:20	20:52	21:22	21:52
18:26	18:56	19:25	19:54	20:24	20:56	21:26	21:56
18:28	18:58	19:27	19:56	20:26	20:58	21:28	21:58
18:29	18:59	19:28	19:57	20:27	20:59	21:29	21:59
18:31	19:01	19:30	19:59	20:29	21:01	21:31	22:01
18:34	19:04	19:33	20:02	20:32	21:04	21:34	22:04
18:36	19:06	19:35	20:04	20:34	21:06	21:36	22:06
18:37	19:07	19:36	20:05	20:35	21:07	21:37	22:07
18:38	19:08	19:37	20:06	20:36	21:08	21:38	22:08
18:39	19:09	19:38	20:07	20:37	21:09	21:39	22:09
18:40	19:10	19:39	20:08	20:38	21:10	21:40	22:10
18:42	19:12	19:41	20:10	20:40	21:12	21:42	22:12
18:44	19:14	19:43	20:12	20:42	21:14	21:44	22:14
18:45	19:15	19:44	20:13	20:43	21:15	21:45	22:15
18:46	19:16	19:45	20:14	20:44	21:16	21:46	22:16
18:48	19:18	19:47	20:16	20:46	21:18	21:48	22:18
18:48	19:18	19:47	20:16	20:46	21:18	21:48	22:18
18:50	19:20	19:49	20:18	20:48	21:20	21:50	22:20
18:51	19:21	19:50	20:19	20:49	21:21	21:51	22:21
18:52	19:22	19:51	20:20	20:50	21:22	21:52	22:22
18:52	19:22	19:51	20:20	20:50	21:22	21:52	22:22
18:53	19:23	19:52	20:21	20:51	21:23	21:53	22:23
18:55	19:25	19:54	20:23	20:53	21:25	21:55	22:25
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30
18:01	18:31	19:01	19:31	20:01	20:31	21:01	21:31
18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	21:02	21:32
18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	20:33	21:03	21:33
18:04	18:34	19:04	19:34	20:04	20:34	21:04	21:34
18:05	18:35	19:05	19:35	20:05	20:35	21:05	21:35
18:07	18:37	19:07	19:37	20:07	20:37	21:07	21:37
18:08	18:38	19:08	19:38	20:08	20:38	21:08	21:38
18:09	18:39	19:09	19:39	20:09	20:39	21:09	21:39
18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40	21:10	21:40
18:11	18:41	19:11	19:41	20:11	20:41	21:11	21:41
18:13	18:43	19:13	19:43	20:13	20:43	21:13	21:43
18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	20:45	21:15	21:45
18:16	18:46	19:16	19:46	20:16	20:46	21:16	21:46
18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:47	21:17	21:47
18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	20:48	21:18	21:48
18:19	18:49	19:19	19:49	20:19	20:49	21:19	21:49
18:21	18:51	19:21	19:51	20:21	20:51	21:21	21:51
18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	20:54	21:24	21:54
18:26	18:56	19:26	19:56	20:26	20:56	21:26	21:56

Ligne 3

18:27	18:57	19:27	19:57	20:27	20:57	21:27	21:57
18:29	18:59	19:29	19:59	20:29	20:59	21:29	21:59
18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	22:00
18:31	19:01	19:31	20:01	20:31	21:00	21:30	22:00
18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	21:01	21:31	22:01
18:33	19:03	19:33	20:03	20:33	21:02	21:32	22:02
.....
.....
.....
18:36	19:06	19:36	20:06	20:36	21:05	21:35	22:05

Ligne 4

32 6:20 19:10

Lundi à vendredi PS

Arrivée TER/LEX de Annecy/La Roche LàV - - - - - - - - -

Pas-de-l'Echelle Ecole	6:25	7:05	7:50	8:40	.....	.....	.....	.....	.....
Veyrier-Douane	6:26	7:06	7:51	8:41	.....	.....	.....	.....	.....
Les Îles	6:28	7:10	7:55	8:43	.....	.....	.....	.....	.....
Etrembières Mairie	6:32	7:18	8:02	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47
Maison Blanche	6:34	7:20	8:04	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49
Pont d'Etrembières	6:37	7:23	8:07	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52
Lycée Professionnel	6:40	7:26	8:10	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55
Saint-André	6:42	7:28	8:12	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57
Clos Fleury	6:43	7:29	8:13	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58
Baron de Loë	6:44	7:30	8:14	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59
Ecole Fraternité	6:46	7:33	8:17	9:02	10:02	11:02	12:02	13:01	14:01
Gare Rotonde	6:48	7:37	8:21	9:06	10:05	11:05	12:05	13:04	14:04
Albert Hénon	6:50	7:40	8:24	9:09	10:07	11:07	12:07	13:06	14:06
Pont-Neuf	6:52	7:42	8:26	9:11	10:09	11:09	12:09	13:08	14:08
Ville-la-Grand Eglise	6:54	7:44	8:28	9:13	10:11	11:11	12:11	13:11	14:10

Départ TER/LEX pour Geneve - - - - - - - - -

Arrivée TER/LEX de Annecy/La Roche LàV - - - - - - - - -

Ville-la-Grand Eglise	6:20	7:05	7:50	8:35	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20
Pont-Neuf	6:21	7:06	7:51	8:36	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21
Albert Hénon	6:23	7:08	7:53	8:38	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23
Gare Rotonde	6:25	7:10	7:55	8:40	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25
Ecole Fraternité	6:27	7:12	7:57	8:42	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27
Baron de Loë	6:28	7:13	7:58	8:43	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28
Clos Fleury	6:29	7:14	7:59	8:44	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29
Saint-André	6:30	7:15	8:00	8:45	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30
Lycée Professionnel	6:32	7:17	8:02	8:47	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32
Pont d'Etrembières	6:35	7:20	8:05	8:50	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35
Maison Blanche	6:37	7:22	8:07	8:52	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37
Etrembières Mairie	6:38	7:23	8:08	8:53	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38
Les Îles	6:42	7:29	8:12	8:56	.....	.....	.....	12:41	.....
Veyrier-Douane	6:45	7:31	8:15	8:57	.....	.....	.....	12:42	.....
Pas-de-l'Echelle Ecole	6:46	7:33	8:16	8:58	.....	.....	.....	12:43	.....

Part SST

Samedi - Année 30 10%

Courses sous-traitées	SST		SST						
Pas-de-l'Echelle Ecole	7:05	7:50	8:40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Veyrier-Douane	7:06	7:51	8:41	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Les Îles	7:07	7:52	8:42	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Etrembières Mairie	7:11	7:56	8:46	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47
Maison Blanche	7:12	7:57	8:47	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48
Pont d'Etrembières	7:14	7:59	8:49	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50
Lycée Professionnel	7:16	8:01	8:51	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52
Saint-André	7:17	8:02	8:52	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53
Clos Fleury	7:18	8:03	8:53	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54
Baron de Loë	7:19	8:04	8:54	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55
Ecole Fraternité	7:20	8:05	8:55	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56
Gare Rotonde	7:22	8:07	8:57	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58
Albert Hénon	7:23	8:08	8:58	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59
Pont-Neuf	7:25	8:11	9:01	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02
Ville-la-Grand Eglise	7:27	8:15	9:05	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06
Collège Paul Langevin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Debussy	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Prés des Plans	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

SST

Ligne 4

Prés des Plans	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Debussy	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collège Paul Langevin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ville-la-Grand Eglise	7:05	7:50	8:35	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20
Pont-Neuf	7:05	7:50	8:35	9:20	10:20	11:20	12:20	13:21	14:21
Albert Hénon	7:07	7:52	8:37	9:22	10:22	11:22	12:22	13:23	14:23
Gare Rotonde	7:08	7:53	8:38	9:23	10:23	11:23	12:23	13:24	14:24
Ecole Fraternité	7:10	7:55	8:40	9:25	10:25	11:25	12:25	13:26	14:26
Baron de Loë	7:11	7:56	8:41	9:26	10:26	11:26	12:26	13:27	14:27
Clos Fleury	7:12	7:57	8:42	9:27	10:27	11:27	12:27	13:28	14:28
Saint-André	7:13	7:58	8:43	9:28	10:28	11:28	12:28	13:29	14:29
Lycée Professionnel	7:15	8:00	8:45	9:30	10:30	11:30	12:30	13:31	14:31
Pont d'Etrembières	7:18	8:03	8:48	9:33	10:33	11:33	12:33	13:34	14:34
Maison Blanche	7:21	8:06	8:51	9:36	10:36	11:36	12:36	13:37	14:37
Etrembières Mairie	7:23	8:08	8:53	9:38	10:38	11:38	12:38	13:39	14:39
Les Îles	7:26	8:11	8:56	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Veyrier-Douane	7:28	8:13	8:58	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pas-de-l'Echelle Ecole	7:29	8:14	8:59	.....	.....	.....	.....	.....	.....



.....	.....	16:00	16:38	17:35	18:10	19:10
.....	.....	16:02	16:40	17:37	18:12	19:11
.....	.....	16:07	16:44	17:41	18:16	19:14
14:47	15:32	16:18	16:52	17:49	18:24	19:20
14:49	15:34	16:21	16:55	17:52	18:27	19:23
14:52	15:37	16:24	16:58	17:55	18:30	19:26
14:55	15:40	16:27	17:01	17:58	18:33	19:29
14:57	15:42	16:29	17:03	18:00	18:35	19:31
14:58	15:43	16:30	17:04	18:01	18:36	19:32
14:59	15:44	16:31	17:05	18:02	18:37	19:33
15:01	15:47	16:34	17:08	18:05	18:40	19:35
15:04	15:50	16:38	17:12	18:09	18:44	19:37
15:06	15:52	16:41	17:15	18:11	18:46	19:39
15:08	15:54	16:44	17:17	18:13	18:48	19:41
15:10	15:56	16:47	17:19	18:15	18:50	19:43



14:20	15:20	16:10	16:55	17:23	18:20	18:55
14:21	15:21	16:11	16:56	17:24	18:21	18:56
14:23	15:23	16:13	16:58	17:26	18:23	18:58
14:25	15:25	16:15	17:00	17:28	18:25	19:00
14:27	15:27	16:17	17:02	17:30	18:27	19:02
14:28	15:28	16:18	17:03	17:31	18:28	19:03
14:29	15:29	16:19	17:04	17:32	18:29	19:04
14:30	15:30	16:20	17:05	17:33	18:30	19:05
14:32	15:32	16:22	17:07	17:35	18:32	19:07
14:35	15:35	16:25	17:10	17:38	18:35	19:10
14:37	15:37	16:27	17:12	17:40	18:37	19:12
14:38	15:38	16:28	17:13	17:41	18:38	19:13
.....	.....	16:32	17:17	17:45	18:41	19:16
.....	.....	16:34	17:20	17:47	18:42	19:17
.....	.....	16:35	17:21	17:48	18:43	19:18



.....	16:00	16:38	17:35	18:10	19:10
.....	16:01	16:39	17:36	18:11	19:11
.....	16:02	16:40	17:37	18:12	19:12
15:32	16:06	16:44	17:41	18:16	19:16
15:33	16:07	16:45	17:42	18:17	19:17
15:35	16:09	16:47	17:44	18:19	19:19
15:37	16:11	16:49	17:46	18:21	19:21
15:38	16:12	16:50	17:47	18:22	19:22
15:39	16:13	16:51	17:48	18:23	19:23
15:40	16:14	16:52	17:49	18:24	19:24
15:41	16:15	16:53	17:50	18:25	19:25
15:43	16:17	16:55	17:52	18:27	19:27
15:44	16:18	16:56	17:53	18:28	19:28
15:47	16:21	16:59	17:56	18:30	19:29
15:51	16:25	17:03	18:00	18:33	19:31
.....
.....
.....

Ligne 4

.....
.....
.....
15:20	16:10	16:55	17:23	18:20	18:55
15:20	16:10	16:55	17:23	18:20	18:55
15:22	16:12	16:57	17:25	18:22	18:57
15:23	16:13	16:58	17:26	18:23	18:58
15:25	16:15	17:00	17:28	18:25	19:00
15:26	16:16	17:01	17:29	18:26	19:01
15:27	16:17	17:02	17:30	18:27	19:02
15:28	16:18	17:03	17:31	18:28	19:03
15:30	16:20	17:05	17:33	18:30	19:05
15:33	16:23	17:08	17:36	18:33	19:08
15:36	16:26	17:11	17:39	18:36	19:11
15:38	16:28	17:13	17:41	18:38	19:13
.....	16:31	17:16	17:44	18:41	19:16
.....	16:33	17:18	17:46	18:43	19:18
.....	16:34	17:19	17:47	18:44	19:19

Ligne 5

58 5:11 21:02

Lundi à vendredi PS

Arrivée TER/LEX de Annecy/La Roche LàV - - - - - - - - - -

Hôpital Findrol	.....	.....	.....	.....	.....	7:24	.....	.....	9:03	9:41
Findrol	.....	.....	.....	.....	.....	7:27	.....	.....	9:06	9:44
Pont de Fillinges	.....	.....	.....	.....	.....	7:38	.....	.....	9:17	9:55
Bonne Centre	5:11	5:41	5:58	6:31	7:12	7:47	8:17	8:48	9:26	10:04
PAE de la Menoge	5:11	5:41	5:58	6:31	7:12	7:47	8:17	8:48	9:26	10:04
La Bergue	5:14	5:44	6:01	6:34	7:15	7:50	8:20	8:51	9:29	10:07
Taninges	5:17	5:47	6:04	6:37	7:18	7:53	8:23	8:54	9:32	10:10
Complexe Sportif	.....	.....	.....	.....	.....	7:55	8:25	8:56	.....	.....
Collège Paul-Emile Victor	.....	.....	.....	.....	.....	7:56	8:26	8:57	.....	.....
Complexe Sportif	.....	.....	.....	.....	.....	7:58	8:28	8:59	.....	.....
Route des Tattes	5:19	5:49	6:06	6:39	7:20	7:59	8:29	9:00	9:34	10:12
Chemin des Teppes	5:20	5:50	6:07	6:40	7:21	8:00	8:30	9:01	9:35	10:13
Bas-Monthoux	5:22	5:52	6:09	6:42	7:23	8:02	8:32	9:03	9:37	10:15
Les Nants	5:23	5:53	6:10	6:43	7:24	8:03	8:33	9:04	9:38	10:16
Jules Verne	5:24	5:54	6:11	6:44	7:25	8:04	8:34	9:05	9:39	10:17
Centre de Transfusion	5:24	5:54	6:11	6:44	7:25	8:04	8:34	9:05	9:39	10:17
Hôtel des Impôts	5:25	5:55	6:12	6:45	7:26	8:05	8:35	9:06	9:40	10:18
Sous-Cassan	5:26	5:56	6:13	6:46	7:27	8:06	8:36	9:07	9:41	10:19
Jean Mermoz	5:27	5:57	6:14	6:47	7:28	8:07	8:37	9:08	9:42	10:20
Glières	5:29	5:59	6:16	6:49	7:30	8:09	8:39	9:10	9:44	10:22
Romagny	5:31	6:01	6:18	6:51	7:32	8:11	8:41	9:12	9:46	10:24
Parc Eu. Maître	5:32	6:02	6:19	6:52	7:33	8:12	8:42	9:13	9:47	10:25
Gare Annemasse	5:33	6:03	6:20	6:53	7:34	8:13	8:43	9:14	9:48	10:26
Chablais Parc	5:34	6:04	6:21	6:54	7:35	8:14	8:44	9:15	9:49	10:27
Adrien Ligué	5:35	6:05	6:22	6:55	7:36	8:15	8:45	9:16	9:50	10:28

Parc Montessuit	5:23	5:56	6:18	6:36	7:29	8:02	8:33	9:03	9:33	10:12
Chablais Parc	5:25	5:58	6:20	6:38	7:31	8:04	8:35	9:05	9:35	10:14
Gare Annemasse	5:26	5:59	6:21	6:39	7:32	8:05	8:36	9:06	9:36	10:15
Parc Eu. Maître	5:27	6:00	6:22	6:40	7:33	8:06	8:37	9:07	9:37	10:16
Romagny	5:28	6:01	6:23	6:41	7:35	8:08	8:39	9:09	9:39	10:18
Glières	5:29	6:02	6:24	6:42	7:36	8:09	8:40	9:10	9:40	10:19
Jean Mermoz	5:31	6:04	6:26	6:44	7:39	8:12	8:43	9:13	9:43	10:22
Sous-Cassan	5:32	6:05	6:27	6:45	7:39	8:12	8:43	9:13	9:43	10:22
Hôtel des Impôts	5:33	6:06	6:28	6:46	7:41	8:14	8:45	9:15	9:45	10:24
Centre de Transfusion	5:34	6:07	6:29	6:47	7:42	8:15	8:46	9:16	9:46	10:25
Jules Verne	5:34	6:07	6:29	6:47	7:42	8:15	8:46	9:16	9:46	10:25
Les Nants	5:35	6:08	6:30	6:48	7:43	8:16	8:47	9:17	9:47	10:26
Bas-Monthoux	5:36	6:09	6:31	6:49	7:44	8:17	8:48	9:18	9:48	10:27
Chemin des Teppes	5:38	6:11	6:33	6:51	7:46	8:19	8:50	9:20	9:50	10:29
Route des Tattes	5:39	6:12	6:34	6:52	7:47	8:20	8:51	9:21	9:51	10:30
Complexe Sportif	.....	.....	.....	.....	7:48	8:21	8:52	.....	.....	.....
Collège Paul-Emile Victor	.....	.....	.....	.....	7:50	8:23	8:54	.....	.....	.....
Complexe Sportif	.....	.....	.....	.....	7:51	8:24	8:55	.....	.....	.....
Taninges	5:41	6:14	6:36	6:54	7:53	8:26	8:57	9:23	9:53	10:32
La Bergue	5:44	6:17	6:39	6:57	7:56	8:29	9:00	9:26	9:56	10:35
PAE de la Menoge	5:47	6:20	6:42	7:00	7:59	8:32	9:03	9:29	9:59	10:38
Bonne Centre	5:48	6:21	6:43	7:01	8:00	8:33	9:04	9:30	10:00	10:39
Pont de Fillinges	.....	.....	.....	7:09	.....	8:41	9:12	9:38	.....	.....
Findrol	.....	.....	.....	7:20	.....	8:52	9:23	9:49	.....	.....
Hôpital Findrol	.....	.....	.....	7:23	.....	8:55	9:26	9:52	.....	.....

Samedi - Année

Hôpital Findrol	7:35	8:34	.....	9:54	.....	11:15	.....	12:36	.....	13:58
Findrol	7:37	8:36	.....	9:56	.....	11:17	.....	12:38	.....	14:00
Pont de Fillinges	7:47	8:46	.....	10:06	.....	11:27	.....	12:48	.....	14:10
Bonne Centre	7:54	8:53	9:26	10:13	10:46	11:34	12:08	12:55	13:28	14:17
PAE de la Menoge	7:54	8:53	9:27	10:13	10:47	11:35	12:08	12:55	13:29	14:17
La Bergue	7:57	8:56	9:30	10:16	10:50	11:38	12:11	12:58	13:32	14:20

Ligne 5

Taninges	7:59	8:58	9:32	10:18	10:52	11:40	12:13	13:00	13:34	14:22
Complexe Sportif	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collège Paul-Emile Victor	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Complexe Sportif	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Route des Tattes	8:00	9:00	9:33	10:20	10:53	11:41	12:15	13:02	13:35	14:24
Chemin des Teppes	8:01	9:01	9:34	10:21	10:54	11:42	12:16	13:03	13:36	14:25
Bas-Monthoux	8:03	9:03	9:36	10:23	10:56	11:44	12:17	13:04	13:38	14:26
Les Nants	8:04	9:04	9:37	10:24	10:57	11:45	12:18	13:05	13:39	14:27
Jules Verne	8:05	9:05	9:38	10:25	10:58	11:46	12:19	13:06	13:40	14:28
Centre de Transfusion	8:05	9:05	9:38	10:25	10:58	11:46	12:19	13:06	13:40	14:28
Hôtel des Impôts	8:06	9:06	9:39	10:26	10:59	11:47	12:20	13:07	13:41	14:29
Sous-Cassan	8:07	9:07	9:40	10:27	11:00	11:48	12:21	13:08	13:42	14:30
Jean Mermoz	8:08	9:08	9:41	10:28	11:01	11:49	12:22	13:09	13:43	14:31
Glières	8:10	9:10	9:43	10:30	11:03	11:51	12:24	13:11	13:45	14:33
Romagny	8:11	9:11	9:44	10:31	11:04	11:52	12:25	13:12	13:46	14:34
Parc Eu. Maître	8:12	9:12	9:45	10:32	11:05	11:53	12:26	13:13	13:47	14:35
Gare Annemasse	8:13	9:13	9:46	10:33	11:06	11:54	12:27	13:14	13:48	14:36
Chablais Parc	8:14	9:14	9:47	10:34	11:07	11:55	12:28	13:15	13:49	14:37
Adrien Ligué	8:15	9:15	9:48	10:35	11:08	11:56	12:29	13:16	13:50	14:38

Parc Montessuit	6:47	7:46	8:27	9:07	9:47	10:28	11:08	11:48	12:29	13:09
Chablais Parc	6:49	7:48	8:29	9:09	9:49	10:30	11:10	11:50	12:31	13:11
Gare Annemasse	6:50	7:49	8:30	9:10	9:50	10:31	11:11	11:51	12:32	13:12
Parc Eu. Maître	6:50	7:49	8:30	9:11	9:51	10:32	11:12	11:52	12:32	13:12
Romagny	6:52	7:51	8:32	9:12	9:52	10:33	11:13	11:53	12:34	13:14
Glières	6:53	7:52	8:33	9:13	9:53	10:34	11:14	11:54	12:35	13:15
Jean Mermoz	6:55	7:54	8:35	9:15	9:55	10:36	11:16	11:56	12:37	13:17
Sous-Cassan	6:55	7:54	8:35	9:16	9:56	10:37	11:17	11:57	12:37	13:17
Hôtel des Impôts	6:56	7:55	8:36	9:17	9:57	10:38	11:18	11:58	12:38	13:18
Centre de Transfusion	6:57	7:56	8:37	9:18	9:58	10:39	11:19	11:59	12:39	13:19
Jules Verne	6:57	7:56	8:37	9:18	9:58	10:39	11:19	11:59	12:39	13:19
Les Nants	6:58	7:57	8:38	9:19	9:59	10:40	11:20	12:00	12:40	13:20
Bas-Monthoux	6:59	7:58	8:39	9:20	10:00	10:41	11:21	12:01	12:41	13:21
Chemin des Teppes	7:01	8:00	8:41	9:21	10:02	10:42	11:23	12:03	12:43	13:23
Route des Tattes	7:02	8:01	8:42	9:22	10:03	10:43	11:24	12:04	12:44	13:24
Complexe Sportif	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collège Paul-Emile Victor	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Complexe Sportif	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Taninges	7:03	8:02	8:43	9:24	10:04	10:45	11:25	12:05	12:45	13:26
La Bergue	7:05	8:04	8:45	9:26	10:06	10:47	11:27	12:07	12:47	13:28
PAE de la Menoge	7:08	8:07	8:49	9:29	10:10	10:50	11:31	12:10	12:51	13:31
Bonne Centre	7:09	8:08	8:50	9:30	10:11	10:51	11:32	12:11	12:52	13:32
Pont de Fillinges	7:13	8:12	.....	9:34	.....	10:55	.....	12:15	.....	13:36
Findrol	7:23	8:22	.....	9:44	.....	11:05	.....	12:25	.....	13:46
Hôpital Findrol	7:26	8:25	.....	9:47	.....	11:08	.....	12:28	.....	13:49



10:09	.....	.....	11:50	.....	13:15	.....	.....	14:23	.....	15:34	16:09	.....	16:51	.....
10:12	.....	.....	11:53	.....	13:18	.....	.....	14:26	.....	15:37	16:12	.....	16:54	.....
10:23	.....	.....	12:04	.....	13:29	.....	.....	14:37	.....	15:48	16:23	.....	17:05	.....
10:32	11:10	11:49	12:13	12:45	13:38	13:45	14:03	14:46	15:17	15:57	16:32	16:59	17:14	17:38
10:32	11:10	11:49	12:13	12:45	13:38	13:45	14:03	14:47	15:18	15:58	16:33	17:00	17:15	17:39
10:35	11:13	11:52	12:16	12:48	13:41	13:48	14:06	14:50	15:21	16:01	16:36	17:03	17:18	17:42
10:38	11:16	11:55	12:19	12:51	13:44	13:51	14:09	14:53	15:24	16:04	16:39	17:06	17:21	17:45
.....	11:18	11:57	12:21	12:53	13:46	13:53	14:11	.....	.....	16:06	16:41	17:08	17:23	17:47
.....	11:19	11:58	12:22	12:54	13:47	13:54	14:12	.....	.....	16:07	16:42	17:09	17:24	17:48
.....	11:21	12:00	12:24	12:56	13:49	13:56	14:14	.....	.....	16:09	16:44	17:11	17:26	17:50
10:40	11:22	12:01	12:25	12:57	13:50	13:57	14:15	14:55	15:26	16:10	16:45	17:12	17:27	17:51
10:41	11:23	12:02	12:26	12:58	13:51	13:58	14:16	14:56	15:27	16:11	16:46	17:13	17:28	17:52
10:43	11:25	12:04	12:28	13:00	13:53	14:00	14:18	14:58	15:29	16:13	16:48	17:15	17:30	17:54
10:44	11:26	12:05	12:29	13:01	13:54	14:01	14:19	14:59	15:30	16:14	16:49	17:16	17:31	17:55
10:45	11:27	12:06	12:30	13:02	13:55	14:02	14:20	15:00	15:31	16:15	16:50	17:17	17:32	17:56
10:45	11:27	12:06	12:30	13:02	13:55	14:02	14:20	15:00	15:31	16:15	16:50	17:17	17:32	17:56
10:46	11:28	12:08	12:32	13:04	13:57	14:04	14:22	15:02	15:33	16:17	16:52	17:19	17:34	17:58
10:47	11:29	12:09	12:33	13:05	13:58	14:05	14:23	15:03	15:34	16:18	16:53	17:20	17:35	17:59
10:48	11:30	12:10	12:34	13:06	13:59	14:06	14:24	15:04	15:35	16:19	16:54	17:21	17:36	18:00
10:50	11:32	12:12	12:36	13:08	14:01	14:08	14:26	15:06	15:37	16:21	16:56	17:23	17:38	18:02
10:52	11:34	12:14	12:38	13:10	14:03	14:10	14:28	15:08	15:39	16:23	16:58	17:25	17:40	18:04
10:53	11:35	12:16	12:40	13:12	14:05	14:12	14:30	15:10	15:41	16:25	17:00	17:27	17:42	18:06
10:54	11:36	12:17	12:41	13:13	14:06	14:13	14:31	15:11	15:42	16:26	17:01	17:28	17:43	18:07
10:55	11:37	12:18	12:42	13:14	14:07	14:14	14:32	15:12	15:43	16:27	17:02	17:29	17:44	18:08
10:56	11:38	12:19	12:43	13:15	14:08	14:15	14:33	15:13	15:44	16:28	17:03	17:30	17:45	18:09

10:49	11:07	12:01	12:18	12:42	13:22	14:16	14:41	15:09	15:46	16:17	16:46	17:22	17:42	18:17
10:51	11:09	12:03	12:20	12:44	13:24	14:18	14:43	15:11	15:48	16:19	16:48	17:24	17:44	18:19
10:52	11:10	12:04	12:21	12:45	13:25	14:19	14:44	15:12	15:49	16:20	16:49	17:25	17:45	18:20
10:53	11:11	12:05	12:22	12:46	13:26	14:20	14:45	15:13	15:50	16:21	16:50	17:26	17:46	18:21
10:55	11:13	12:07	12:24	12:48	13:28	14:22	14:47	15:15	15:52	16:23	16:52	17:28	17:48	18:23
10:56	11:14	12:08	12:25	12:49	13:29	14:23	14:48	15:16	15:53	16:24	16:53	17:29	17:49	18:24
10:59	11:17	12:11	12:28	12:52	13:32	14:26	14:51	15:19	15:56	16:27	16:56	17:32	17:52	18:27
10:59	11:17	12:11	12:28	12:52	13:32	14:26	14:51	15:19	15:56	16:27	16:56	17:32	17:52	18:27
11:01	11:19	12:13	12:30	12:54	13:34	14:28	14:53	15:21	15:58	16:29	16:58	17:34	17:54	18:29
11:02	11:20	12:14	12:31	12:55	13:35	14:29	14:54	15:22	15:59	16:30	16:59	17:35	17:55	18:30
11:02	11:20	12:14	12:31	12:55	13:35	14:29	14:54	15:22	15:59	16:30	16:59	17:36	17:56	18:31
11:03	11:21	12:15	12:32	12:56	13:36	14:30	14:55	15:23	16:00	16:31	17:00	17:36	17:56	18:31
11:04	11:22	12:16	12:33	12:57	13:37	14:31	14:56	15:24	16:01	16:32	17:01	17:38	17:58	18:33
11:06	11:24	12:18	12:35	12:59	13:39	14:33	14:58	15:26	16:03	16:34	17:03	17:40	18:00	18:35
11:07	11:25	12:19	12:36	13:00	13:40	14:34	14:59	15:27	16:04	16:35	17:04	17:41	18:01	18:36
.....	11:26	12:20	.....	13:01	13:41	.....	.....	.....	16:05	16:36	17:05	17:42	18:02	.....
.....	11:28	12:22	.....	13:03	13:43	.....	.....	.....	16:07	16:38	17:07	17:44	18:04	.....
.....	11:29	12:23	.....	13:04	13:44	.....	.....	.....	16:08	16:39	17:08	17:45	18:05	.....
11:09	11:31	12:25	12:38	13:06	13:46	14:36	15:01	15:29	16:10	16:41	17:10	17:47	18:07	18:38
11:12	11:34	12:28	12:41	13:09	13:49	14:39	15:04	15:32	16:13	16:44	17:13	17:50	18:10	18:41
11:15	11:37	12:31	12:44	13:12	13:52	14:42	15:07	15:35	16:21	16:52	17:21	17:58	18:18	18:49
11:16	11:38	12:32	12:45	13:13	13:53	14:43	15:08	15:36	16:23	16:54	17:23	18:00	18:20	18:51
11:24	.....	.....	12:53	.....	14:01	14:51	.....	15:44	16:31	.....	17:31	.....	.....	18:59
11:35	.....	.....	13:04	.....	14:12	15:02	.....	15:55	16:42	.....	17:42	.....	.....	19:10
11:38	.....	.....	13:07	.....	14:15	15:05	.....	15:58	16:45	.....	17:45	.....	.....	19:13



.....	15:19	.....	16:40	.....	18:00	.....	19:20	.....	20:41	.....
.....	15:21	.....	16:42	.....	18:02	.....	19:22	.....	20:43	.....
.....	15:31	.....	16:52	.....	18:12	.....	19:32	.....	20:53	.....
14:50	15:38	16:11	16:59	17:32	18:19	18:52	19:39	20:12	21:00	21:33
14:51	15:38	16:11	16:59	17:33	18:19	18:53	19:40	20:13	21:00	21:34
14:54	15:41	16:14	17:02	17:36	18:22	18:56	19:43	20:16	21:03	21:37

Ligne 5

14:56	15:43	16:16	17:04	17:38	18:24	18:58	19:45	20:18	21:05	21:39
.....
.....
.....
14:58	15:45	16:17	17:05	17:40	18:25	18:59	19:46	20:19	21:07	21:40
14:59	15:46	16:18	17:06	17:41	18:26	19:00	19:47	20:20	21:08	21:41
15:00	15:47	16:20	17:08	17:42	18:28	19:02	19:48	20:21	21:09	21:42
15:01	15:48	16:21	17:09	17:43	18:29	19:03	19:49	20:22	21:10	21:43
15:02	15:49	16:22	17:10	17:44	18:30	19:04	19:50	20:23	21:11	21:44
15:02	15:49	16:22	17:10	17:44	18:30	19:04	19:50	20:23	21:11	21:44
15:03	15:50	16:23	17:11	17:45	18:31	19:05	19:51	20:24	21:12	21:45
15:04	15:51	16:24	17:12	17:46	18:32	19:06	19:52	20:25	21:13	21:46
15:05	15:52	16:25	17:13	17:47	18:33	19:07	19:53	20:26	21:14	21:47
15:07	15:54	16:27	17:15	17:49	18:35	19:09	19:55	20:28	21:16	21:49
15:08	15:55	16:28	17:16	17:50	18:36	19:10	19:56	20:29	21:17	21:50
15:09	15:56	16:29	17:17	17:51	18:37	19:11	19:57	20:30	21:18	21:51
15:10	15:57	16:30	17:18	17:52	18:38	19:12	19:58	20:31	21:19	21:52
15:11	15:58	16:31	17:19	17:53	18:39	19:13	19:59	20:32	21:20	21:53
15:12	15:59	16:32	17:20	17:54	18:40	19:14	20:00	20:33	21:21	21:54

13:50	14:30	15:10	15:51	16:31	17:12	17:52	18:32	19:13	19:53	20:34	21:14
13:52	14:32	15:12	15:53	16:33	17:14	17:54	18:34	19:15	19:55	20:36	21:16
13:53	14:33	15:13	15:54	16:34	17:15	17:55	18:35	19:16	19:56	20:37	21:17
13:53	14:34	15:14	15:55	16:35	17:15	17:56	18:36	19:16	19:57	20:37	21:17
13:55	14:35	15:15	15:56	16:36	17:17	17:57	18:37	19:18	19:58	20:39	21:19
13:56	14:36	15:16	15:57	16:37	17:18	17:58	18:38	19:19	19:59	20:40	21:20
13:58	14:38	15:18	15:59	16:39	17:20	18:00	18:40	19:21	20:01	20:42	21:22
13:58	14:39	15:19	16:00	16:40	17:20	18:01	18:41	19:21	20:02	20:42	21:22
13:59	14:40	15:20	16:01	16:41	17:21	18:02	18:42	19:22	20:03	20:43	21:23
14:00	14:41	15:21	16:02	16:42	17:22	18:03	18:43	19:23	20:04	20:44	21:24
14:00	14:41	15:21	16:02	16:42	17:22	18:03	18:43	19:23	20:04	20:44	21:24
14:01	14:42	15:22	16:03	16:43	17:23	18:04	18:44	19:24	20:05	20:45	21:25
14:02	14:43	15:23	16:04	16:44	17:24	18:05	18:45	19:25	20:06	20:46	21:26
14:04	14:45	15:25	16:06	16:46	17:26	18:07	18:47	19:27	20:07	20:47	21:28
14:05	14:46	15:26	16:07	16:47	17:27	18:08	18:48	19:28	20:08	20:48	21:29
.....
.....
.....
14:06	14:47	15:27	16:08	16:48	17:28	18:09	18:49	19:29	20:09	20:50	21:30
14:08	14:49	15:29	16:10	16:50	17:30	18:11	18:51	19:31	20:11	20:52	21:32
14:12	14:52	15:33	16:13	16:54	17:34	18:18	18:55	19:35	20:13	20:54	21:34
14:13	14:53	15:34	16:14	16:55	17:35	18:19	18:56	19:36	20:14	20:55	21:35
.....	14:57	.....	16:18	.....	17:39	.....	19:00	.....	20:18	.....	.....
.....	15:07	.....	16:28	.....	17:49	.....	19:10	.....	20:28	.....	.....
.....	15:10	.....	16:31	.....	17:52	.....	19:13	.....	20:31	.....	.....



17:52	.....	19:25	19:59
17:55	.....	19:28	20:02
18:06	.....	19:39	20:13
18:15	18:45	19:48	20:22
18:16	18:46	19:48	20:22
18:19	18:49	19:51	20:25
18:22	18:52	19:54	20:28
18:24	.....	.....	.....
18:25	.....	.....	.....
18:27	.....	.....	.....
18:28	18:54	19:56	20:30
18:29	18:55	19:57	20:31
18:31	18:57	19:59	20:33
18:32	18:58	20:00	20:34
18:33	18:59	20:01	20:35
18:33	18:59	20:01	20:35
18:35	19:01	20:02	20:36
18:36	19:02	20:03	20:37
18:37	19:03	20:04	20:38
18:39	19:05	20:06	20:40
18:41	19:07	20:08	20:42
18:43	19:09	20:09	20:43
18:44	19:10	20:10	20:44
18:45	19:11	20:11	20:45
18:46	19:12	20:12	20:46

18:53	19:24	20:24	21:02
18:55	19:26	20:26	21:04
18:56	19:27	20:27	21:05
18:57	19:28	20:28	21:06
18:59	19:30	20:29	21:07
19:00	19:31	20:30	21:08
19:03	19:34	20:32	21:10
19:03	19:34	20:33	21:11
19:05	19:36	20:34	21:12
19:06	19:37	20:35	21:13
19:07	19:37	20:35	21:13
19:07	19:38	20:36	21:14
19:09	19:39	20:37	21:15
19:11	19:41	20:39	21:17
19:12	19:42	20:40	21:18
.....
.....
.....
19:14	19:44	20:42	21:20
19:17	19:47	20:45	21:23
19:25	19:55	20:48	21:26
19:27	19:57	20:49	21:27
19:35	20:05	.....	.....
19:46	20:16	.....	.....
19:49	20:19	.....	.....



Ligne 6

83 5:50 20:10

Lundi à vendredi PS

Prés des Plans	5:50	6:15	6:40	6:55	7:15	7:35	7:55	8:15	8:35	8:55
Debussy	5:51	6:16	6:41	6:56	7:16	7:36	7:56	8:16	8:36	8:56
Collège Paul Langevin	5:51	6:16	6:42	6:57	7:17	7:37	7:57	8:17	8:37	8:57
Ville-la-Grand Eglise	5:53	6:18	6:44	6:59	7:19	7:39	7:59	8:20	8:40	9:00
Allobroges	5:55	6:20	6:46	7:01	7:21	7:41	8:02	8:23	8:43	9:02
Tournelles	5:56	6:21	6:47	7:02	7:22	7:42	8:03	8:24	8:44	9:03
Romagny	5:57	6:22	6:48	7:03	7:23	7:43	8:04	8:25	8:45	9:04
Place de l'Etoile	5:58	6:23	6:49	7:04	7:24	7:44	8:05	8:26	8:46	9:05
Maison des Sports	5:59	6:25	6:51	7:06	7:26	7:46	8:08	8:29	8:49	9:07
Place des Marchés	6:01	6:28	6:54	7:09	7:29	7:49	8:12	8:33	8:53	9:10
Clos Fleury	6:03	6:30	6:57	7:12	7:32	7:52	8:15	8:36	8:56	9:13
Baron de Loë	6:04	6:31	6:58	7:13	7:33	7:53	8:16	8:37	8:57	9:14
Croix d'Ambilly	6:05	6:32	7:00	7:15	7:35	7:55	8:18	8:39	8:59	9:16
Louis Lachenal	6:07	6:34	7:02	7:17	7:37	7:57	8:20	8:41	9:01	9:18
Brouaz HPPS	6:08	6:35	7:03	7:18	7:38	7:58	8:21	8:42	9:02	9:19
Collège Jacques Prévert	6:11	6:38	7:06	7:21	7:41	8:01	8:24	8:45	9:05	9:22
Châtelaine	6:12	6:39	7:07	7:22	7:42	8:02	8:25	8:46	9:06	9:23
Gaillard Mairie	6:13	6:40	7:08	7:23	7:44	8:04	8:27	8:48	9:08	9:25
Gaillard Eglise	6:14	6:41	7:09	7:24	7:45	8:05	8:28	8:49	9:09	9:26
Feux-Follets	6:15	6:42	7:10	7:25	7:46	8:06	8:29	8:50	9:10	9:27
Martinet	6:16	6:43	7:11	7:26	7:47	8:07	8:30	8:51	9:11	9:28
Gaillard-Fossard	6:18	6:45	7:13	7:28	7:49	8:09	8:32	8:53	9:13	9:30

Gaillard-Fossard	6:20	6:50	7:10	7:30	7:50	8:10	8:30	8:50	9:10	9:30
Vernaz	6:22	6:52	7:13	7:33	7:53	8:13	8:33	8:53	9:12	9:32
Gentianes	6:23	6:53	7:14	7:34	7:54	8:14	8:34	8:54	9:13	9:33
Gaillard Eglise	6:25	6:55	7:16	7:36	7:56	8:16	8:36	8:56	9:15	9:35
Gaillard Mairie	6:26	6:56	7:17	7:37	7:57	8:17	8:37	8:57	9:16	9:36
Châtelaine	6:28	6:58	7:19	7:39	8:00	8:20	8:40	9:00	9:19	9:39
Collège Jacques Prévert	6:29	6:59	7:20	7:40	8:01	8:21	8:41	9:01	9:20	9:40
Brouaz HPPS	6:32	7:02	7:23	7:43	8:04	8:24	8:44	9:04	9:23	9:43
Louis Lachenal	6:33	7:03	7:24	7:44	8:05	8:25	8:45	9:05	9:24	9:44
Croix d'Ambilly	6:35	7:05	7:26	7:46	8:07	8:27	8:47	9:07	9:26	9:46
Baron de Loë	6:36	7:06	7:27	7:47	8:08	8:28	8:48	9:08	9:27	9:47
Clos Fleury	6:37	7:07	7:28	7:48	8:09	8:29	8:49	9:09	9:28	9:48
Place des Marchés	6:40	7:10	7:31	7:51	8:12	8:32	8:52	9:12	9:31	9:51
Maison des Sports	6:42	7:12	7:33	7:53	8:14	8:34	8:54	9:14	9:33	9:53
Place de l'Etoile	6:44	7:14	7:35	7:55	8:16	8:36	8:56	9:16	9:35	9:55
Romagny	6:45	7:15	7:36	7:56	8:17	8:37	8:57	9:17	9:36	9:56
Tournelles	6:46	7:16	7:38	7:58	8:18	8:38	8:58	9:18	9:37	9:57
Allobroges	6:47	7:17	7:40	8:00	8:19	8:39	8:59	9:19	9:38	9:58
Ville-la-Grand Eglise	6:48	7:18	7:43	8:03	8:20	8:40	9:00	9:20	9:39	9:59
Collège Paul Langevin	6:50	7:20	7:45	8:05	8:22	8:42	9:02	9:22	9:41	10:01
Debussy	6:50	7:20	7:45	8:06	8:23	8:43	9:02	9:22	9:41	10:01
Prés des Plans	6:52	7:22	7:47	8:08	8:25	8:45	9:04	9:24	9:43	10:03

Samedi - Année

Prés des Plans	7:15	7:55	8:35	9:15	9:55	10:35	11:15	11:55	12:35	13:15
Debussy	7:16	7:56	8:36	9:16	9:56	10:36	11:16	11:56	12:36	13:16
Collège Paul Langevin	7:16	7:56	8:37	9:17	9:57	10:37	11:17	11:57	12:37	13:17
Ville-la-Grand Eglise	7:18	7:58	8:39	9:19	9:59	10:39	11:19	11:59	12:39	13:19
Allobroges	7:20	8:00	8:41	9:21	10:01	10:41	11:21	12:01	12:41	13:21
Tournelles	7:21	8:01	8:42	9:22	10:02	10:42	11:22	12:02	12:42	13:22
Romagny	7:21	8:01	8:42	9:22	10:02	10:42	11:22	12:02	12:42	13:22
Place de l'Etoile	7:22	8:02	8:43	9:23	10:03	10:43	11:23	12:03	12:43	13:23
Maison des Sports	7:24	8:04	8:45	9:25	10:05	10:45	11:25	12:05	12:45	13:25
Place des Marchés	7:26	8:06	8:47	9:27	10:07	10:47	11:27	12:07	12:47	13:27
Clos Fleury	7:28	8:08	8:49	9:29	10:09	10:49	11:29	12:09	12:49	13:29
Baron de Loë	7:29	8:09	8:50	9:30	10:10	10:50	11:30	12:10	12:50	13:30
Croix d'Ambilly	7:30	8:10	8:51	9:31	10:11	10:51	11:31	12:11	12:51	13:31

Ligne 6

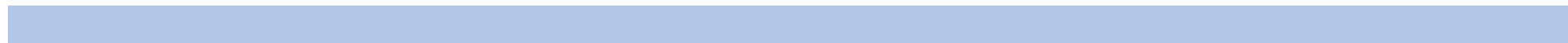
Louis Lachenal	7:32	8:12	8:53	9:33	10:13	10:53	11:33	12:13	12:53	13:33
Brouaz HPPS	7:33	8:13	8:54	9:34	10:14	10:54	11:34	12:14	12:54	13:34
Collège Jacques Prévert	7:36	8:16	8:57	9:37	10:17	10:57	11:37	12:17	12:57	13:37
Châtelaine	7:37	8:17	8:58	9:38	10:18	10:58	11:38	12:18	12:58	13:38
Gaillard Mairie	7:38	8:18	8:59	9:39	10:19	10:59	11:39	12:19	12:59	13:39
Gaillard Eglise	7:39	8:19	9:00	9:40	10:20	11:00	11:40	12:20	13:00	13:40
Feux-Follets	7:39	8:19	9:00	9:40	10:20	11:00	11:40	12:20	13:00	13:40
Martinet	7:40	8:20	9:01	9:41	10:21	11:01	11:41	12:21	13:01	13:41
Gaillard-Fossard	7:42	8:22	9:03	9:43	10:23	11:03	11:43	12:23	13:03	13:43
	0:27	0:27	0:28	0:28	0:28	0:28	0:28	0:28	0:28	0:28

Gaillard-Fossard	7:15	7:55	8:35	9:15	9:55	10:35	11:15	11:55	12:35	13:15
Vernaz	7:16	7:56	8:37	9:17	9:57	10:37	11:17	11:57	12:37	13:17
Gentianes	7:17	7:57	8:38	9:18	9:58	10:38	11:18	11:58	12:38	13:18
Gaillard Eglise	7:18	7:58	8:39	9:19	9:59	10:39	11:19	11:59	12:39	13:19
Gaillard Mairie	7:19	7:59	8:40	9:20	10:00	10:40	11:20	12:00	12:40	13:20
Châtelaine	7:22	8:02	8:43	9:23	10:03	10:43	11:23	12:03	12:43	13:23
Collège Jacques Prévert	7:23	8:03	8:44	9:24	10:04	10:44	11:24	12:04	12:44	13:24
Brouaz HPPS	7:26	8:06	8:47	9:27	10:07	10:47	11:27	12:07	12:47	13:27
Louis Lachenal	7:27	8:07	8:48	9:28	10:08	10:48	11:28	12:08	12:48	13:28
Croix d'Ambilly	7:29	8:09	8:50	9:30	10:10	10:50	11:30	12:10	12:50	13:30
Baron de Loë	7:30	8:10	8:51	9:31	10:11	10:51	11:31	12:11	12:51	13:31
Clos Fleury	7:31	8:11	8:52	9:32	10:12	10:52	11:32	12:12	12:52	13:32
Place des Marchés	7:34	8:14	8:55	9:35	10:15	10:55	11:35	12:15	12:55	13:35
Maison des Sports	7:36	8:16	8:57	9:37	10:17	10:57	11:37	12:17	12:57	13:37
Place de l'Etoile	7:37	8:17	8:58	9:38	10:18	10:58	11:38	12:18	12:58	13:38
Romagny	7:38	8:18	8:59	9:39	10:19	10:59	11:39	12:19	12:59	13:39
Tournelles	7:39	8:19	9:00	9:40	10:20	11:00	11:40	12:20	13:00	13:40
Allobroges	7:40	8:20	9:01	9:41	10:21	11:01	11:41	12:21	13:01	13:41
Ville-la-Grand Eglise	7:42	8:22	9:03	9:43	10:23	11:03	11:43	12:23	13:03	13:43
Collège Paul Langevin	7:43	8:23	9:04	9:44	10:24	11:04	11:45	12:24	13:05	13:44
Debussy	7:44	8:24	9:05	9:45	10:25	11:05	11:45	12:25	13:05	13:45
Prés des Plans	7:45	8:25	9:06	9:46	10:26	11:06	11:47	12:26	13:07	13:46
	0:30	0:30	0:31	0:31	0:31	0:31	0:32	0:31	0:32	0:31



9:15	9:35	9:55	10:15	10:35	10:55	11:15	11:35	11:55	12:15	12:35	12:55	13:15	13:35	13:55
9:16	9:36	9:56	10:16	10:36	10:56	11:16	11:36	11:56	12:16	12:36	12:56	13:16	13:36	13:56
9:17	9:37	9:57	10:17	10:37	10:57	11:17	11:37	11:57	12:17	12:37	12:57	13:17	13:37	13:57
9:19	9:39	9:59	10:19	10:39	10:59	11:19	11:39	11:59	12:19	12:40	13:00	13:20	13:39	13:59
9:21	9:41	10:01	10:21	10:41	11:01	11:21	11:41	12:01	12:21	12:43	13:03	13:23	13:41	14:01
9:22	9:42	10:02	10:22	10:42	11:02	11:22	11:42	12:02	12:22	12:44	13:04	13:24	13:42	14:02
9:23	9:43	10:03	10:23	10:43	11:03	11:23	11:43	12:03	12:23	12:45	13:05	13:25	13:43	14:03
9:24	9:44	10:04	10:24	10:44	11:04	11:24	11:44	12:04	12:24	12:46	13:06	13:26	13:44	14:04
9:26	9:46	10:06	10:26	10:46	11:06	11:26	11:46	12:06	12:26	12:49	13:09	13:29	13:46	14:06
9:29	9:49	10:09	10:29	10:49	11:09	11:29	11:49	12:09	12:29	12:53	13:13	13:33	13:49	14:09
9:32	9:52	10:12	10:32	10:52	11:12	11:32	11:52	12:12	12:32	12:56	13:16	13:36	13:52	14:12
9:33	9:53	10:13	10:33	10:53	11:13	11:33	11:53	12:13	12:33	12:57	13:17	13:37	13:53	14:13
9:34	9:54	10:14	10:34	10:54	11:14	11:34	11:54	12:14	12:34	12:58	13:18	13:38	13:54	14:14
9:36	9:56	10:16	10:36	10:56	11:16	11:36	11:56	12:16	12:36	13:00	13:20	13:40	13:56	14:16
9:37	9:57	10:17	10:37	10:57	11:17	11:37	11:57	12:17	12:37	13:01	13:21	13:41	13:57	14:17
9:40	10:00	10:20	10:40	11:00	11:20	11:40	12:00	12:20	12:40	13:04	13:24	13:44	14:00	14:20
9:41	10:01	10:21	10:41	11:01	11:21	11:41	12:01	12:21	12:41	13:05	13:25	13:45	14:01	14:21
9:43	10:03	10:23	10:43	11:03	11:23	11:43	12:03	12:23	12:43	13:07	13:27	13:47	14:03	14:23
9:44	10:04	10:24	10:44	11:04	11:24	11:44	12:04	12:24	12:44	13:08	13:28	13:48	14:04	14:24
9:45	10:05	10:25	10:45	11:05	11:25	11:45	12:05	12:25	12:45	13:09	13:29	13:49	14:05	14:25
9:46	10:06	10:26	10:46	11:06	11:26	11:46	12:06	12:26	12:46	13:10	13:30	13:50	14:06	14:26
9:48	10:08	10:28	10:48	11:08	11:28	11:48	12:08	12:28	12:48	13:12	13:32	13:52	14:08	14:28

9:50	10:10	10:30	10:50	11:10	11:30	11:50	12:10	12:30	12:50	13:10	13:30	13:50	14:10	14:30
9:52	10:12	10:32	10:52	11:12	11:32	11:52	12:13	12:33	12:53	13:13	13:33	13:53	14:12	14:32
9:53	10:13	10:33	10:53	11:13	11:33	11:53	12:14	12:34	12:54	13:14	13:34	13:54	14:13	14:33
9:55	10:15	10:35	10:55	11:15	11:35	11:55	12:16	12:36	12:56	13:16	13:36	13:56	14:15	14:35
9:56	10:16	10:36	10:56	11:16	11:36	11:56	12:17	12:37	12:57	13:17	13:37	13:57	14:16	14:36
9:59	10:19	10:39	10:59	11:19	11:39	11:59	12:20	12:40	13:00	13:20	13:40	14:00	14:19	14:39
10:00	10:20	10:40	11:00	11:20	11:40	12:00	12:21	12:41	13:01	13:21	13:41	14:01	14:20	14:40
10:03	10:23	10:43	11:03	11:23	11:43	12:03	12:24	12:44	13:04	13:24	13:44	14:04	14:23	14:43
10:04	10:24	10:44	11:04	11:24	11:44	12:04	12:25	12:45	13:05	13:25	13:45	14:05	14:24	14:44
10:06	10:26	10:46	11:06	11:26	11:46	12:06	12:27	12:47	13:07	13:27	13:47	14:07	14:26	14:46
10:07	10:27	10:47	11:07	11:27	11:47	12:07	12:28	12:48	13:08	13:28	13:48	14:08	14:27	14:47
10:08	10:28	10:48	11:08	11:28	11:48	12:08	12:29	12:49	13:09	13:29	13:49	14:09	14:28	14:48
10:11	10:31	10:51	11:11	11:31	11:51	12:11	12:32	12:52	13:12	13:32	13:52	14:12	14:31	14:51
10:13	10:33	10:53	11:13	11:33	11:53	12:13	12:34	12:54	13:14	13:34	13:54	14:14	14:33	14:53
10:14	10:34	10:54	11:14	11:34	11:54	12:14	12:35	12:55	13:15	13:35	13:55	14:15	14:34	14:54
10:15	10:35	10:55	11:15	11:35	11:55	12:15	12:36	12:56	13:16	13:36	13:56	14:16	14:35	14:55
10:16	10:36	10:56	11:16	11:36	11:56	12:16	12:37	12:57	13:17	13:37	13:57	14:17	14:36	14:56
10:17	10:37	10:57	11:17	11:37	11:57	12:17	12:38	12:58	13:18	13:38	13:58	14:18	14:37	14:57
10:18	10:38	10:58	11:18	11:38	11:58	12:18	12:39	12:59	13:19	13:39	13:59	14:19	14:38	14:58
10:20	10:40	11:00	11:20	11:40	12:00	12:20	12:41	13:01	13:21	13:41	14:01	14:21	14:40	15:00
10:20	10:40	11:00	11:20	11:40	12:00	12:20	12:41	13:01	13:21	13:41	14:01	14:21	14:40	15:00
10:22	10:42	11:02	11:22	11:42	12:02	12:22	12:43	13:03	13:23	13:43	14:03	14:23	14:42	15:02



13:55	14:35	15:15	15:55	16:35	17:15	17:55	18:35	19:15
13:56	14:36	15:16	15:56	16:36	17:16	17:56	18:36	19:16
13:57	14:37	15:17	15:57	16:37	17:17	17:57	18:37	19:17
13:59	14:39	15:19	15:59	16:39	17:19	17:59	18:39	19:19
14:01	14:41	15:21	16:01	16:41	17:21	18:01	18:41	19:21
14:02	14:42	15:22	16:02	16:42	17:22	18:02	18:42	19:22
14:02	14:42	15:22	16:02	16:42	17:22	18:02	18:42	19:22
14:03	14:43	15:23	16:03	16:43	17:23	18:03	18:43	19:23
14:05	14:45	15:25	16:05	16:45	17:25	18:05	18:45	19:25
14:07	14:47	15:27	16:07	16:47	17:27	18:07	18:47	19:27
14:09	14:49	15:29	16:09	16:49	17:29	18:09	18:49	19:29
14:10	14:50	15:30	16:10	16:50	17:30	18:10	18:50	19:30
14:11	14:51	15:31	16:11	16:51	17:31	18:11	18:51	19:31

Ligne 6

14:13	14:53	15:33	16:13	16:53	17:33	18:13	18:53	19:33
14:14	14:54	15:34	16:14	16:54	17:34	18:14	18:54	19:34
14:17	14:57	15:37	16:17	16:57	17:37	18:17	18:57	19:37
14:18	14:58	15:38	16:18	16:58	17:38	18:18	18:58	19:38
14:20	14:59	15:39	16:19	17:00	17:40	18:20	18:59	19:39
14:21	15:00	15:40	16:20	17:01	17:41	18:21	19:00	19:40
14:21	15:00	15:40	16:20	17:01	17:41	18:21	19:00	19:40
14:22	15:01	15:41	16:21	17:02	17:42	18:22	19:01	19:41
14:24	15:03	15:43	16:23	17:04	17:44	18:24	19:03	19:43
0:29	0:28	0:28	0:28	0:29	0:29	0:29	0:28	0:28

13:55	14:35	15:15	15:55	16:35	17:15	17:55	18:35	19:15
13:57	14:37	15:17	15:57	16:36	17:16	17:56	18:36	19:16
13:58	14:38	15:18	15:58	16:37	17:17	17:57	18:37	19:17
13:59	14:39	15:19	15:59	16:38	17:18	17:58	18:38	19:18
14:00	14:40	15:20	16:00	16:39	17:19	17:59	18:39	19:19
14:03	14:43	15:23	16:03	16:42	17:22	18:02	18:42	19:22
14:04	14:44	15:24	16:04	16:43	17:23	18:03	18:43	19:23
14:07	14:47	15:29	16:09	16:48	17:28	18:06	18:46	19:26
14:08	14:48	15:31	16:11	16:50	17:30	18:07	18:47	19:27
14:10	14:50	15:34	16:14	16:53	17:33	18:09	18:49	19:29
14:11	14:51	15:35	16:15	16:54	17:34	18:10	18:50	19:30
14:12	14:52	15:36	16:16	16:55	17:35	18:11	18:51	19:31
14:15	14:55	15:39	16:19	16:58	17:38	18:14	18:54	19:34
14:17	14:57	15:41	16:21	17:00	17:40	18:16	18:56	19:36
14:18	14:58	15:42	16:22	17:01	17:41	18:17	18:57	19:37
14:19	14:59	15:43	16:23	17:02	17:42	18:18	18:58	19:38
14:20	15:00	15:44	16:24	17:03	17:43	18:19	18:59	19:39
14:21	15:01	15:45	16:25	17:04	17:44	18:20	19:00	19:40
14:23	15:03	15:47	16:27	17:06	17:46	18:22	19:02	19:42
14:24	15:04	15:48	16:28	17:07	17:47	18:23	19:04	19:44
14:25	15:05	15:49	16:29	17:08	17:48	18:24	19:04	19:44
14:26	15:06	15:50	16:30	17:09	17:49	18:25	19:06	19:46
0:31	0:31	0:35	0:35	0:34	0:34	0:30	0:31	0:31



14:15	14:35	14:55	15:15	15:35	16:02	16:15	16:35	16:55	17:15	17:35	17:55	18:15	18:40	18:55
14:16	14:36	14:56	15:16	15:36	16:03	16:16	16:36	16:56	17:16	17:36	17:56	18:16	18:41	18:56
14:17	14:37	14:57	15:17	15:37	16:04	16:17	16:37	16:57	17:17	17:37	17:57	18:17	18:42	18:57
14:19	14:39	14:59	15:19	15:39	16:07	16:20	16:40	17:00	17:20	17:40	18:00	18:20	18:44	18:59
14:21	14:41	15:01	15:21	15:41	16:10	16:23	16:43	17:03	17:23	17:42	18:02	18:22	18:46	19:01
14:22	14:42	15:02	15:22	15:42	16:11	16:24	16:44	17:04	17:24	17:43	18:03	18:23	18:47	19:02
14:23	14:43	15:03	15:23	15:43	16:13	16:26	16:46	17:06	17:26	17:44	18:04	18:24	18:48	19:03
14:24	14:44	15:04	15:24	15:44	16:14	16:27	16:47	17:07	17:27	17:45	18:05	18:25	18:49	19:04
14:26	14:46	15:06	15:26	15:46	16:17	16:30	16:50	17:10	17:30	17:48	18:08	18:28	18:51	19:06
14:29	14:49	15:09	15:29	15:49	16:21	16:34	16:54	17:14	17:34	17:52	18:12	18:32	18:54	19:09
14:32	14:52	15:12	15:32	15:52	16:25	16:38	16:58	17:18	17:38	17:56	18:15	18:35	18:57	19:12
14:33	14:53	15:13	15:33	15:53	16:27	16:40	17:00	17:20	17:40	17:58	18:16	18:36	18:58	19:13
14:34	14:54	15:14	15:34	15:54	16:29	16:42	17:02	17:22	17:42	18:00	18:17	18:37	18:59	19:14
14:36	14:56	15:16	15:36	15:56	16:31	16:44	17:04	17:24	17:44	18:02	18:19	18:39	19:01	19:16
14:37	14:57	15:17	15:37	15:57	16:34	16:47	17:07	17:27	17:47	18:05	18:20	18:40	19:02	19:17
14:40	15:00	15:20	15:40	16:00	16:37	16:50	17:10	17:30	17:50	18:08	18:23	18:43	19:05	19:20
14:41	15:01	15:21	15:41	16:01	16:38	16:51	17:11	17:31	17:51	18:09	18:24	18:44	19:06	19:21
14:43	15:03	15:23	15:43	16:03	16:40	16:53	17:13	17:33	17:53	18:11	18:26	18:46	19:07	19:22
14:44	15:04	15:24	15:44	16:04	16:41	16:54	17:14	17:34	17:54	18:12	18:27	18:47	19:08	19:23
14:45	15:05	15:25	15:45	16:05	16:42	16:55	17:15	17:35	17:55	18:13	18:28	18:48	19:09	19:24
14:46	15:06	15:26	15:46	16:06	16:43	16:56	17:16	17:36	17:56	18:14	18:29	18:49	19:10	19:25
14:48	15:08	15:28	15:48	16:08	16:46	16:59	17:19	17:39	17:58	18:16	18:31	18:51	19:12	19:27

14:50	15:10	15:30	15:50	16:10	16:30	16:50	17:10	17:30	17:50	18:10	18:35	18:50	19:05	19:40
14:52	15:12	15:32	15:52	16:13	16:33	16:53	17:13	17:33	17:53	18:13	18:38	18:53	19:07	19:42
14:53	15:13	15:33	15:53	16:14	16:34	16:54	17:14	17:34	17:54	18:14	18:39	18:54	19:08	19:43
14:55	15:15	15:35	15:55	16:16	16:36	16:56	17:16	17:36	17:56	18:16	18:41	18:56	19:10	19:45
14:56	15:16	15:36	15:56	16:17	16:37	16:57	17:17	17:37	17:57	18:17	18:42	18:57	19:11	19:46
14:59	15:19	15:39	15:59	16:20	16:40	17:00	17:20	17:40	18:00	18:20	18:44	18:59	19:13	19:48
15:00	15:20	15:41	16:01	16:22	16:42	17:02	17:22	17:42	18:02	18:22	18:45	19:00	19:14	19:49
15:03	15:25	15:46	16:06	16:27	16:47	17:07	17:25	17:45	18:05	18:25	18:48	19:03	19:17	19:52
15:04	15:27	15:48	16:08	16:29	16:49	17:09	17:26	17:46	18:06	18:26	18:49	19:04	19:18	19:53
15:06	15:30	15:51	16:11	16:32	16:52	17:12	17:28	17:48	18:08	18:28	18:51	19:06	19:20	19:55
15:07	15:31	15:52	16:12	16:33	16:53	17:13	17:29	17:49	18:09	18:29	18:52	19:07	19:21	19:56
15:08	15:32	15:53	16:13	16:34	16:54	17:14	17:30	17:50	18:10	18:30	18:53	19:08	19:22	19:57
15:11	15:35	15:56	16:16	16:37	16:57	17:17	17:33	17:53	18:13	18:33	18:56	19:11	19:25	20:00
15:13	15:37	15:58	16:18	16:39	17:01	17:19	17:35	17:55	18:15	18:35	18:58	19:13	19:27	20:02
15:14	15:38	16:00	16:20	16:41	17:04	17:21	17:37	17:57	18:17	18:36	18:59	19:14	19:28	20:03
15:15	15:39	16:01	16:21	16:42	17:05	17:22	17:38	17:58	18:18	18:37	19:00	19:15	19:29	20:04
15:16	15:40	16:02	16:22	16:43	17:06	17:23	17:39	17:59	18:19	18:38	19:01	19:16	19:30	20:05
15:17	15:41	16:03	16:23	16:45	17:08	17:25	17:40	18:00	18:20	18:39	19:02	19:17	19:31	20:06
15:18	15:42	16:04	16:24	16:47	17:10	17:27	17:41	18:01	18:21	18:40	19:03	19:18	19:32	20:07
15:20	15:44	16:06	16:26	16:50	17:12	17:29	17:43	18:03	18:23	18:42	19:05	19:20	19:34	20:09
15:20	15:44	16:06	16:26	16:51	17:12	17:29	17:43	18:03	18:23	18:42	19:05	19:20	19:34	20:09
15:22	15:46	16:08	16:28	16:53	17:14	17:31	17:45	18:05	18:25	18:44	19:07	19:22	19:36	20:11





19:30	20:00
19:31	20:01
19:32	20:02
19:34	20:04
19:36	20:06
19:37	20:07
19:38	20:08
19:39	20:09
19:41	20:11
19:44	20:14
19:47	20:17
19:48	20:18
19:49	20:19
19:51	20:21
19:52	20:22
19:55	20:25
19:56	20:26
19:57	20:27
19:58	20:28
19:59	20:29
20:00	20:30
20:02	20:32

20:10
20:12
20:13
20:15
20:16
20:18
20:19
20:22
20:23
20:25
20:26
20:27
20:30
20:32
20:33
20:34
20:35
20:36
20:37
20:39
20:39
20:41



Ligne 7

31 7:01 19:35
Part SST

Lundi à vendredi PS 71%

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST		SST		SST	SST
Jean Monnet P+R	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	11:55	12:35	12:50	13:35	14:35
Léman	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	11:56	12:36	12:51	13:36	14:36
Verdun	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	11:58	12:38	12:53	13:38	14:38
Dusonchet	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	11:59	12:39	12:54	13:39	14:39
Charcot	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:00	12:40	12:55	13:40	14:40
Livron	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:01	12:41	12:56	13:41	14:41
Île-de-France	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:02	12:42	12:57	13:42	14:42
Hôtel des Impôts	7:38	8:38	9:38	10:38	11:39	12:04	12:44	12:59	13:44	14:44
Sous-Cassan	7:39	8:39	9:39	10:39	11:40	12:05	12:45	13:00	13:45	14:45
Jean Mermoz	7:39	8:39	9:39	10:39	11:40	12:05	12:45	13:00	13:45	14:45
Résistance	7:40	8:40	9:40	10:40	11:41	12:06	12:46	13:01	13:46	14:46
Mont Rond	7:41	8:41	9:41	10:41	11:42	12:07	12:47	13:02	13:47	14:47
Coqueloup	7:42	8:42	9:42	10:42	11:43	12:08	12:48	13:03	13:48	14:48
Collège Paul Langevin	7:43	8:43	9:43	10:43	11:44	12:09	12:49	13:04	13:49	14:49
Voirons	7:45	8:45	9:45	10:45	11:46	12:11	12:51	13:06	13:51	14:51
Abondance	7:46	8:46	9:46	10:46	11:47	12:12	12:52	13:07	13:52	14:52
Biches	7:47	8:47	9:47	10:47	11:48	12:13	12:53	13:08	13:53	14:53
Artisans	7:48	8:48	9:48	10:48	11:49	12:14	12:54	13:09	13:54	14:54
Deux Montagnes	7:50	8:50	9:50	10:50	11:51	12:16	12:56	13:11	13:56	14:56
Altéa P+R	7:51	8:51	9:51	10:51	11:52	12:17	12:57	13:12	13:57	14:57
La Plantaz	.....	.....	.....	.....	.....	12:20	.....	13:15	.....	.....
Champ Bérou	.....	.....	.....	.....	.....	12:21	.....	13:16	.....	.....
Chandouze	.....	.....	.....	.....	.....	12:22	.....	13:17	.....	.....
La Cave aux Fées	.....	.....	.....	.....	.....	12:24	.....	13:19	.....	.....
Les Fontaines	.....	.....	.....	.....	.....	12:26	.....	13:21	.....	.....
Ancienne Fruitière	.....	.....	.....	.....	.....	12:26	.....	13:21	.....	.....
Saint-Cergues Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	12:28	.....	13:23	.....	.....
Terret	.....	.....	.....	.....	.....	12:29	.....	13:24	.....	.....
Les Bussioz	.....	.....	.....	.....	.....	12:31	.....	13:26	.....	.....
Machilly Gare	.....	.....	.....	.....	.....	12:32	.....	13:27	.....	.....

Courses sous-traitées	SST	SST	SST		SST	SST	SST	SST		SST
Machilly Gare	.....	7:01	.....	7:58	.....	.....	.....	.....	12:41	.....
Les Bussioz	.....	7:02	.....	7:59	.....	.....	.....	.....	12:42	.....
Terret	.....	7:05	.....	8:02	.....	.....	.....	.....	12:44	.....
Saint-Cergues Mairie	.....	7:06	.....	8:03	.....	.....	.....	.....	12:45	.....
Ancienne Fruitière	.....	7:08	.....	8:05	.....	.....	.....	.....	12:46	.....
Les Fontaines	.....	7:09	.....	8:06	.....	.....	.....	.....	12:47	.....
La Cave aux Fées	.....	7:10	.....	8:07	.....	.....	.....	.....	12:48	.....
Chandouze	.....	7:13	.....	8:10	.....	.....	.....	.....	12:50	.....
Champ Bérou	.....	7:14	.....	8:11	.....	.....	.....	.....	12:51	.....
La Plantaz	.....	7:16	.....	8:13	.....	.....	.....	.....	12:52	.....
Altéa P+R	6:55	7:19	7:55	8:16	8:55	9:55	10:55	12:00	12:55	14:00
Deux Montagnes	6:56	7:21	7:56	8:17	8:56	9:56	10:56	12:01	12:57	14:01
Artisans	6:58	7:23	7:58	8:19	8:58	9:58	10:58	12:03	12:59	14:03
Biches	6:59	7:24	7:59	8:20	8:59	9:59	10:59	12:04	13:00	14:04
Abondance	7:00	7:25	8:00	8:21	9:00	10:00	11:00	12:05	13:01	14:05
Voirons	7:01	7:26	8:01	8:22	9:01	10:01	11:01	12:06	13:02	14:06
Collège Paul Langevin	7:04	7:28	8:03	8:24	9:03	10:03	11:03	12:08	13:04	14:08
Coqueloup	7:05	7:29	8:04	8:25	9:04	10:04	11:04	12:09	13:05	14:09
Mont Rond	7:06	7:30	8:05	8:26	9:05	10:05	11:05	12:10	13:06	14:10
Résistance	7:07	7:31	8:06	8:27	9:05	10:06	11:06	12:11	13:06	14:11
Jean Mermoz	7:09	7:32	8:07	8:28	9:07	10:07	11:07	12:12	13:08	14:12
Sous-Cassan	7:10	7:33	8:08	8:29	9:07	10:08	11:08	12:13	13:08	14:13
Hôtel des Impôts	7:11	7:34	8:09	8:30	9:08	10:09	11:09	12:14	13:09	14:14
Île-de-France	7:13	7:37	8:11	8:32	9:10	10:11	11:11	12:16	13:11	14:16
Livron	7:14	7:39	8:12	8:33	9:11	10:12	11:11	12:16	13:11	14:16
Charcot	7:15	7:41	8:13	8:34	9:12	10:13	11:13	12:18	13:13	14:18
Dusonchet	7:16	.....	8:14	8:35	9:13	10:14	11:14	12:19	13:14	14:19
Verdun	7:18	.....	8:16	8:37	9:15	10:16	11:15	12:20	13:15	14:20
Léman	7:19	.....	8:17	8:38	9:16	10:17	11:17	12:22	13:17	14:22
Jean Monnet P+R	7:21	7:45	8:19	8:40	9:18	10:19	11:18	12:23	13:18	14:23

Part SST

Samedi - Année	26	100%								
Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST
Jean Monnet P+R	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30
Léman	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31
Verdun	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33
Dusonchet	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34
Charcot	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35
Livron	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36
Île-de-France	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37
Hôtel des Impôts	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:39	14:39	15:39	16:39
Sous-Cassan	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:40	14:40	15:40	16:40
Jean Mermoz	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:40	14:40	15:41	16:41
Résistance	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:41	14:41	15:41	16:41
Mont Rond	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:42	14:42	15:43	16:43
Coqueloup	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:43	14:43	15:44	16:44
Collège Paul Langevin	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:44	14:44	15:45	16:45
Voirons	7:44	8:44	9:44	10:45	11:45	12:45	13:46	14:46	15:47	16:47
Abondance	7:45	8:45	9:45	10:46	11:46	12:46	13:47	14:47	15:48	16:48
Biches	7:46	8:46	9:46	10:47	11:47	12:47	13:48	14:48	15:49	16:49
Artisans	7:47	8:47	9:47	10:48	11:48	12:48	13:49	14:49	15:50	16:50
Deux Montagnes	7:49	8:49	9:49	10:50	11:50	12:50	13:51	14:51	15:52	16:52
Altéa P+R	7:50	8:50	9:50	10:51	11:51	12:51	13:52	14:52	15:53	16:53
La Plantaz	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Champ Bérrou	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chandouze	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Cave aux Fées	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Les Fontaines	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ancienne Fruitière	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saint-Cergues Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Terret	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Les Bussioz	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Machilly Gare	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST
Machilly Gare	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Les Bussioz	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Terret	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saint-Cergues Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ancienne Fruitière	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Les Fontaines	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Cave aux Fées	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chandouze	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Champ Bérrou	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Plantaz	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Altéa P+R	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
Deux Montagnes	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01
Artisans	7:02	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03
Biches	7:03	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04
Abondance	7:04	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05
Voirons	7:05	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06
Collège Paul Langevin	7:06	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08
Coqueloup	7:07	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09
Mont Rond	7:08	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10
Résistance	7:09	8:10	9:10	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11
Jean Mermoz	7:10	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12
Sous-Cassan	7:10	8:12	9:12	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13
Hôtel des Impôts	7:11	8:13	9:13	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14
Île-de-France	7:13	8:14	9:15	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16
Livron	7:13	8:15	9:15	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16
Charcot	7:15	8:16	9:17	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18
Dusonchet	7:16	8:17	9:18	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19
Verdun	7:17	8:19	9:19	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20
Léman	7:19	8:20	9:21	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22
Jean Monnet P+R	7:20	8:21	9:22	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23

Ligne 8

47 5:53 #REF!
Part SST

Lundi à vendredi PS 11%

Coursus sous-traitées	SST									
Bonne Centre	.....	.....	6:57	7:33	.....	.....	.....	.....	.....	.....
PAE de la Menoge	.....	.....	6:58	7:34	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Bergue	.....	.....	7:01	7:37	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Route de Borly	.....	.....	7:03	7:39	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vert Village	.....	.....	7:04	7:40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cranves-Sales Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collège Paul-Emile Victor	5:53	6:40	.....	.....	8:20	8:33	9:00	9:40	10:20	11:00
Picolettes	5:56	6:43	.....	.....	8:23	8:36	9:03	9:43	10:23	11:03
Cranves-Sales Mairie	5:57	6:44	7:05	7:41	8:24	8:37	9:04	9:44	10:24	11:04
Collège Paul-Emile Victor	5:59	6:46	7:08	7:44	8:26	8:39	9:06	9:46	10:26	11:06
Complexe Sportif	6:01	6:48	7:10	7:46	8:28	8:41	9:08	9:48	10:28	11:08
Z.I. Borly	6:02	6:49	7:12	7:48	8:30	8:42	9:09	9:49	10:29	11:09
La Rape	6:03	6:50	7:13	7:49	8:31	8:43	9:10	9:50	10:30	11:10
Corly	6:05	6:52	7:15	7:51	8:33	8:45	9:12	9:52	10:32	11:12
Hutins	6:06	6:53	7:16	7:52	8:34	8:46	9:13	9:53	10:33	11:13
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	6:08	6:55	7:18	7:54	8:36	8:48	9:15	9:55	10:35	11:15
Collonges-Marronniers	6:09	6:56	7:20	7:56	8:38	8:50	9:16	9:56	10:36	11:16
Nous-Aussi	6:10	6:57	7:22	7:58	8:40	8:52	9:18	9:58	10:38	11:18
Cèdre	6:11	6:58	7:22	7:58	8:40	8:52	9:19	9:59	10:39	11:19
Europe	6:11	6:58	7:23	7:59	8:41	8:53	9:19	9:59	10:39	11:19
Jean Monnet P+R	6:12	6:59	7:24	8:00	8:42	8:54	9:20	10:00	10:40	11:20
Léman	6:14	7:01	7:28	8:04	8:44	8:56	9:22	10:02	10:42	11:22
Drague	6:15	7:02	7:31	8:07	8:45	8:57	9:23	10:03	10:43	11:23
Valeury Lycée Professionnel	6:16	7:03	7:34	8:10	8:46	8:58	9:24	10:04	10:44	11:24
Château Bleu	6:18	7:05	7:38	8:14	8:48	9:00	9:26	10:06	10:46	11:26
Libération	6:19	7:06	7:40	8:16	8:50	9:02	9:28	10:08	10:48	11:28
Place Deffaugt	6:22	7:09	7:43	8:19	8:53	9:05	9:31	10:11	10:51	11:31
Chablais Parc	6:24	7:11	7:45	8:21	8:55	9:07	9:33	10:13	10:53	11:33
Gare Annemasse	6:27	7:14	7:48	8:24	8:58	9:10	9:36	10:16	10:56	11:36

	SST									
Gare Annemasse	6:00	6:40	7:21	7:50	8:25	9:05	9:45	10:25	11:05	11:45
Chablais Parc	6:01	6:41	7:22	7:51	8:26	9:06	9:46	10:26	11:06	11:46
Adrien Ligué	6:02	6:42	7:23	7:52	8:27	9:07	9:47	10:28	11:08	11:48
Place des Marchés	6:04	6:45	7:26	7:55	8:30	9:10	9:50	10:31	11:12	11:52
Château Bleu	6:06	6:47	7:28	7:57	8:32	9:12	9:52	10:33	11:14	11:54
Valeury Lycée Professionnel	6:08	6:49	7:30	7:59	8:34	9:14	9:54	10:35	11:16	11:56
Drague	6:08	6:49	7:30	7:59	8:34	9:14	9:54	10:35	11:16	11:56
Léman	6:10	6:51	7:32	8:01	8:36	9:16	9:56	10:37	11:18	11:58
Jean Monnet P+R	6:11	6:52	7:33	8:02	8:37	9:17	9:57	10:38	11:19	11:59
Europe	6:12	6:53	7:35	8:04	8:38	9:18	9:58	10:39	11:20	12:00
Cèdre	6:13	6:54	7:36	8:05	8:39	9:19	9:59	10:40	11:21	12:01
Nous-Aussi	6:14	6:55	7:37	8:06	8:40	9:20	10:00	10:41	11:22	12:02
Collonges-Marronniers	6:16	6:57	7:39	8:08	8:42	9:22	10:02	10:43	11:24	12:04
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	6:17	6:58	7:41	8:10	8:43	9:23	10:03	10:44	11:25	12:05
Hutins	6:18	6:59	7:42	8:11	8:44	9:24	10:04	10:45	11:26	12:06
Corly	6:20	7:01	7:44	8:13	8:46	9:26	10:06	10:47	11:28	12:08
La Rape	6:21	7:02	7:45	8:14	8:47	9:27	10:07	10:48	11:29	12:09
Z.I. Borly	6:23	7:04	7:47	8:16	8:49	9:29	10:09	10:50	11:31	12:11
Complexe Sportif	6:24	7:06	7:49	8:17	8:50	9:30	10:10	10:51	11:32	12:12
Collège Paul-Emile Victor	6:25	7:08	7:51	8:18	8:51	9:31	10:11	10:52	11:33	12:14
Picolettes	.....	7:11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cranves-Sales Mairie	.....	7:12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vert Village	.....	7:13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Route de Borly	.....	7:14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Bergue	.....	7:16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
PAE de la Menoge	.....	7:19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bonne Centre	.....	7:20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

0:25 0:28 0:30 0:28 0:26 0:26 0:26 0:27 0:28 0:29

Samedi - Année

Ligne 8

Bonne Centre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
PAE de la Menoge	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Bergue	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Route de Borly	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vert Village	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cranves-Sales Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collège Paul-Emile Victor	7:05	7:45	8:25	9:05	9:45	10:25	11:05	11:45	12:25	13:05
Picolettes	7:07	7:47	8:27	9:07	9:47	10:27	11:07	11:47	12:27	13:07
Cranves-Sales Mairie	7:08	7:48	8:28	9:08	9:48	10:28	11:08	11:48	12:28	13:08
Collège Paul-Emile Victor	7:09	7:49	8:29	9:09	9:49	10:29	11:09	11:49	12:29	13:09
Complexe Sportif	7:11	7:51	8:31	9:11	9:51	10:31	11:11	11:51	12:31	13:11
Z.I. Borly	7:12	7:52	8:32	9:12	9:52	10:32	11:12	11:52	12:32	13:12
La Rape	7:13	7:53	8:33	9:13	9:53	10:33	11:13	11:53	12:34	13:14
Corly	7:15	7:55	8:35	9:15	9:55	10:35	11:15	11:55	12:36	13:16
Hutins	7:16	7:56	8:36	9:16	9:56	10:36	11:16	11:56	12:37	13:17
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	7:18	7:58	8:38	9:18	9:58	10:38	11:18	11:58	12:39	13:19
Collonges-Marronniers	7:19	7:59	8:39	9:19	9:59	10:39	11:19	11:59	12:40	13:20
Nous-Aussi	7:20	8:00	8:40	9:20	10:00	10:40	11:20	12:00	12:41	13:21
Cèdre	7:21	8:01	8:41	9:21	10:01	10:41	11:21	12:01	12:42	13:22
Europe	7:21	8:01	8:41	9:21	10:01	10:41	11:21	12:01	12:42	13:22
Jean Monnet P+R	7:22	8:02	8:42	9:22	10:02	10:42	11:22	12:02	12:43	13:23
Léman	7:24	8:04	8:44	9:24	10:04	10:44	11:24	12:04	12:45	13:25
Drague	7:25	8:05	8:45	9:26	10:06	10:45	11:25	12:05	12:46	13:26
Valeury Lycée Professionnel	7:26	8:06	8:46	9:27	10:07	10:46	11:26	12:06	12:47	13:27
Château Bleu	7:28	8:08	8:48	9:29	10:09	10:48	11:28	12:08	12:49	13:29
Libération	7:29	8:10	8:50	9:31	10:11	10:50	11:30	12:10	12:51	13:31
Place Deffaugt	7:32	8:13	8:53	9:34	10:14	10:53	11:33	12:13	12:54	13:34
Chablais Parc	7:34	8:15	8:55	9:36	10:16	10:55	11:35	12:15	12:56	13:36
Gare Annemasse	7:37	8:18	8:58	9:39	10:19	10:58	11:38	12:18	12:59	13:39

Gare Annemasse	7:05	7:45	8:25	9:05	9:45	10:25	11:05	11:45	12:25	13:05
Chablais Parc	7:06	7:46	8:26	9:06	9:46	10:26	11:06	11:46	12:26	13:06
Adrien Ligué	7:08	7:48	8:28	9:08	9:48	10:28	11:08	11:48	12:28	13:08
Place des Marchés	7:11	7:51	8:31	9:11	9:51	10:31	11:11	11:51	12:31	13:11
Château Bleu	7:12	7:52	8:32	9:12	9:52	10:32	11:12	11:52	12:32	13:12
Valeury Lycée Professionnel	7:14	7:54	8:34	9:14	9:54	10:34	11:14	11:54	12:34	13:14
Drague	7:15	7:55	8:35	9:15	9:55	10:34	11:15	11:55	12:35	13:15
Léman	7:16	7:56	8:36	9:16	9:56	10:36	11:16	11:56	12:36	13:16
Jean Monnet P+R	7:18	7:58	8:38	9:18	9:58	10:37	11:18	11:58	12:38	13:18
Europe	7:19	7:59	8:39	9:19	9:59	10:38	11:19	11:59	12:39	13:19
Cèdre	7:20	8:00	8:40	9:20	10:00	10:39	11:20	12:00	12:40	13:20
Nous-Aussi	7:21	8:01	8:41	9:21	10:01	10:40	11:21	12:01	12:41	13:21
Collonges-Marronniers	7:22	8:02	8:42	9:22	10:02	10:42	11:22	12:02	12:42	13:22
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	7:23	8:03	8:43	9:23	10:03	10:43	11:23	12:03	12:43	13:23
Hutins	7:24	8:04	8:44	9:24	10:04	10:44	11:24	12:04	12:44	13:24
Corly	7:25	8:05	8:45	9:25	10:05	10:45	11:25	12:05	12:45	13:25
La Rape	7:27	8:07	8:47	9:27	10:07	10:47	11:27	12:07	12:47	13:27
Z.I. Borly	7:28	8:08	8:48	9:28	10:08	10:48	11:28	12:08	12:48	13:28
Complexe Sportif	7:29	8:09	8:49	9:29	10:09	10:49	11:29	12:09	12:49	13:29
Collège Paul-Emile Victor	7:30	8:10	8:50	9:30	10:10	10:50	11:30	12:10	12:50	13:30
Picolettes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cranves-Sales Mairie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vert Village	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Route de Borly	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Bergue	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
PAE de la Menoge	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bonne Centre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....



									SST			
.....	.....	12:51	.....	.....	.....	.....	.....	16:39	.....	.....	18:05	18:41
.....	.....	12:51	.....	.....	.....	.....	.....	16:39	.....	.....	18:05	18:41
.....	.....	12:54	.....	.....	.....	.....	.....	16:42	.....	.....	18:08	18:44
.....	.....	12:56	.....	.....	.....	.....	.....	16:44	.....	.....	18:10	18:46
.....	.....	12:57	.....	.....	.....	.....	.....	16:45	.....	.....	18:11	18:47
.....
11:40	12:20	.....	13:45	14:20	15:00	15:40	16:10	.....	17:00	17:45	.....	.....
11:43	12:23	.....	13:48	14:23	15:03	15:43	16:13	.....	17:03	17:48	.....	.....
11:44	12:24	12:58	13:49	14:24	15:04	15:44	16:14	16:46	17:04	17:49	18:12	18:48
11:46	12:26	13:01	13:51	14:26	15:06	15:46	16:16	16:49	17:07	17:51	18:15	18:50
11:48	12:28	13:04	13:53	14:28	15:08	15:48	16:18	16:52	17:10	17:53	18:17	18:52
11:49	12:29	13:06	13:54	14:29	15:09	15:49	16:19	16:54	17:12	17:54	18:19	18:54
11:50	12:30	13:07	13:55	14:30	15:10	15:50	16:20	16:55	17:13	17:55	18:20	18:55
11:52	12:32	13:09	13:57	14:32	15:12	15:52	16:22	16:57	17:15	17:57	18:22	18:57
11:53	12:33	13:10	13:58	14:33	15:13	15:53	16:23	16:58	17:16	17:58	18:23	18:58
11:55	12:35	13:12	14:00	14:35	15:15	15:55	16:25	17:00	17:18	18:00	18:25	19:00
11:56	12:36	13:13	14:01	14:36	15:16	15:56	16:27	17:02	17:20	18:02	18:27	19:01
11:58	12:38	13:15	14:03	14:38	15:18	15:58	16:29	17:04	17:22	18:04	18:29	19:02
11:59	12:39	13:16	14:04	14:39	15:19	15:59	16:29	17:04	17:22	18:04	18:29	19:03
11:59	12:39	13:16	14:04	14:39	15:19	15:59	16:30	17:05	17:23	18:05	18:30	19:03
12:00	12:40	13:17	14:05	14:40	15:20	16:00	16:31	17:06	17:24	18:06	18:31	19:04
12:02	12:43	13:19	14:07	14:42	15:22	16:02	16:34	17:08	17:26	18:08	18:33	19:06
12:03	12:45	13:20	14:08	14:43	15:23	16:03	16:36	17:09	17:27	18:09	18:34	19:07
12:04	12:46	13:21	14:09	14:44	15:24	16:04	16:37	17:10	17:28	18:10	18:35	19:08
12:06	12:49	13:23	14:11	14:46	15:26	16:06	16:40	17:12	17:30	18:12	18:37	19:10
12:08	12:51	13:25	14:13	14:48	15:28	16:08	16:43	17:15	17:32	18:14	18:39	19:12
12:11	12:54	13:28	14:16	14:51	15:31	16:11	16:46	17:18	17:35	18:17	18:42	19:15
12:13	12:56	13:30	14:18	14:53	15:33	16:13	16:49	17:21	17:38	18:20	18:45	19:18
12:16	12:59	13:33	14:21	14:56	15:36	16:16	16:52	17:24	17:41	18:23	18:48	19:21

							SST						SST		
12:01	12:25	13:10	13:45	14:25	15:05	15:47	16:25	16:39	17:07	17:32	17:45	18:30	19:05		
12:02	12:26	13:11	13:46	14:26	15:06	15:48	16:26	16:40	17:08	17:33	17:46	18:31	19:06		
12:04	12:28	13:13	13:48	14:28	15:08	15:50	16:28	16:42	17:10	17:35	17:48	18:33	19:08		
12:08	12:32	13:17	13:52	14:32	15:12	15:54	16:32	16:46	17:14	17:39	17:52	18:37	19:11		
12:10	12:34	13:19	13:54	14:34	15:14	15:56	16:34	16:48	17:16	17:41	17:54	18:39	19:13		
12:12	12:36	13:21	13:56	14:36	15:16	15:58	16:36	16:50	17:18	17:43	17:56	18:41	19:15		
12:12	12:36	13:21	13:56	14:36	15:16	15:58	16:36	16:50	17:18	17:43	17:56	18:41	19:15		
12:14	12:38	13:23	13:58	14:38	15:18	16:00	16:38	16:52	17:20	17:45	17:58	18:43	19:17		
12:15	12:39	13:24	13:59	14:39	15:19	16:01	16:39	16:53	17:21	17:46	17:59	18:44	19:18		
12:16	12:40	13:25	14:00	14:40	15:20	16:02	16:40	16:54	17:22	17:47	18:00	18:45	19:19		
12:17	12:41	13:26	14:01	14:41	15:21	16:03	16:41	16:55	17:23	17:48	18:01	18:46	19:20		
12:18	12:42	13:27	14:02	14:42	15:22	16:04	16:42	16:56	17:24	17:49	18:02	18:47	19:21		
12:20	12:44	13:29	14:04	14:44	15:24	16:06	16:44	16:58	17:26	17:51	18:04	18:49	19:22		
12:21	12:45	13:30	14:05	14:45	15:25	16:07	16:45	16:59	17:27	17:52	18:05	18:50	19:23		
12:22	12:46	13:31	14:06	14:46	15:26	16:08	16:46	17:00	17:28	17:53	18:06	18:51	19:24		
12:24	12:48	13:33	14:08	14:48	15:28	16:10	16:48	17:02	17:30	17:55	18:08	18:53	19:26		
12:25	12:49	13:34	14:09	14:49	15:29	16:11	16:49	17:03	17:31	17:56	18:09	18:54	19:27		
12:27	12:51	13:36	14:11	14:51	15:31	16:13	16:51	17:05	17:33	17:58	18:11	18:56	19:29		
12:28	12:52	13:37	14:12	14:52	15:32	16:15	16:52	17:07	17:35	18:00	18:13	18:57	19:30		
12:30	12:53	13:39	14:13	14:53	15:33	16:17	16:53	17:10	17:37	18:02	18:15	18:59	19:31		
12:33	.....	.....	.....	.....	.....	16:20	.....	17:13	17:40	18:05	.....	.....	.....
12:34	.....	.....	.....	.....	.....	16:21	.....	17:14	17:41	18:06	.....	.....	.....
12:35	.....	.....	.....	.....	.....	16:22	.....	17:15	17:42	18:07	.....	.....	.....
12:36	.....	.....	.....	.....	.....	16:23	.....	17:16	17:43	18:08	.....	.....	.....
12:38	.....	.....	.....	.....	.....	16:25	.....	17:18	17:45	18:10	.....	.....	.....
12:41	.....	.....	.....	.....	.....	16:32	.....	17:26	17:53	18:18	.....	.....	.....
12:42	.....	.....	.....	.....	.....	16:34	.....	17:28	17:55	18:20	.....	.....	.....

0:29 0:28 0:29 0:28 0:28 0:28 0:30 0:28 0:31 0:30 0:30 0:30 0:29 0:26



.....
.....
.....
.....
.....
.....
13:45	14:25	15:05	15:45	16:25	17:05	17:45	18:25	19:05
13:47	14:27	15:07	15:47	16:27	17:07	17:47	18:27	19:07
13:48	14:28	15:08	15:48	16:28	17:08	17:48	18:28	19:08
13:49	14:29	15:09	15:49	16:29	17:09	17:49	18:29	19:09
13:51	14:31	15:11	15:51	16:31	17:11	17:51	18:31	19:11
13:52	14:32	15:12	15:52	16:32	17:12	17:52	18:32	19:12
13:54	14:34	15:13	15:53	16:33	17:13	17:54	18:34	19:14
13:56	14:36	15:15	15:55	16:35	17:15	17:56	18:36	19:16
13:57	14:37	15:16	15:56	16:36	17:16	17:57	18:37	19:17
13:59	14:39	15:18	15:58	16:38	17:18	17:59	18:39	19:19
14:00	14:40	15:19	15:59	16:39	17:19	18:00	18:40	19:20
14:01	14:41	15:20	16:00	16:40	17:20	18:01	18:41	19:21
14:02	14:42	15:21	16:01	16:41	17:21	18:02	18:42	19:22
14:02	14:42	15:21	16:01	16:41	17:21	18:02	18:42	19:22
14:03	14:43	15:22	16:02	16:42	17:22	18:03	18:43	19:23
14:05	14:45	15:24	16:04	16:44	17:24	18:04	18:44	19:24
14:06	14:46	15:26	16:05	16:45	17:25	18:06	18:46	19:26
14:07	14:47	15:27	16:06	16:46	17:26	18:06	18:46	19:26
14:09	14:49	15:29	16:08	16:48	17:28	18:08	18:48	19:28
14:11	14:51	15:31	16:10	16:51	17:31	18:10	18:50	19:30
14:14	14:54	15:34	16:13	16:54	17:34	18:13	18:53	19:33
14:16	14:56	15:36	16:15	16:57	17:37	18:16	18:56	19:36
14:19	14:59	15:39	16:18	17:00	17:40	18:19	18:59	19:39

13:45	14:25	15:05	15:45	16:25	17:05	17:45	18:25	19:05
13:46	14:26	15:06	15:46	16:26	17:06	17:46	18:26	19:06
13:48	14:28	15:08	15:48	16:28	17:08	17:48	18:28	19:08
13:51	14:31	15:11	15:51	16:31	17:11	17:51	18:31	19:11
13:52	14:32	15:12	15:52	16:32	17:12	17:52	18:32	19:12
13:54	14:34	15:14	15:54	16:34	17:14	17:54	18:34	19:14
13:55	14:35	15:15	15:55	16:35	17:15	17:55	18:35	19:15
13:56	14:36	15:16	15:56	16:36	17:16	17:56	18:36	19:16
13:58	14:38	15:18	15:58	16:38	17:18	17:58	18:38	19:18
13:59	14:39	15:19	15:59	16:39	17:19	17:59	18:39	19:19
14:00	14:40	15:20	16:00	16:40	17:20	18:00	18:40	19:20
14:01	14:41	15:21	16:01	16:41	17:21	18:01	18:41	19:21
14:02	14:42	15:22	16:02	16:42	17:22	18:02	18:42	19:22
14:03	14:43	15:23	16:03	16:43	17:23	18:03	18:43	19:23
14:04	14:44	15:24	16:04	16:44	17:24	18:04	18:44	19:24
14:05	14:45	15:25	16:05	16:45	17:25	18:05	18:45	19:25
14:07	14:47	15:27	16:07	16:47	17:27	18:07	18:47	19:27
14:08	14:48	15:28	16:08	16:48	17:28	18:08	18:48	19:28
14:09	14:49	15:29	16:09	16:49	17:29	18:09	18:49	19:29
14:11	14:50	15:30	16:10	16:50	17:30	18:10	18:50	19:30
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Ligne DA

Prés des Plans	6:48	7:25	8:00	8:35	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40
Debussy	6:49	7:26	8:01	8:36	9:11	9:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41
Collège Paul Langevin	6:49	7:26	8:01	8:36	9:11	9:41	10:11	10:41	11:11	11:42	12:12	12:42	13:11	13:41
Coqueloup	6:50	7:27	8:02	8:37	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:43	12:13	12:43	13:12	13:42
Mont Rond	6:51	7:28	8:03	8:38	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:44	12:14	12:44	13:13	13:43
Résistance	6:52	7:29	8:04	8:39	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44
Jean Mermoz	6:53	7:30	8:05	8:40	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:46	12:16	12:46	13:15	13:45
Sous-Cassan	6:53	7:30	8:05	8:40	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:46	12:16	12:46	13:15	13:45
Hôtel des Impôts	6:54	7:31	8:06	8:41	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:47	12:17	12:47	13:16	13:46
Île-de-France	6:55	7:32	8:07	8:42	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:48	12:18	12:48	13:17	13:47
Livron	6:56	7:33	8:08	8:43	9:18	9:48	10:18	10:48	11:18	11:49	12:19	12:49	13:18	13:48
Charcot	6:57	7:34	8:09	8:44	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:50	12:20	12:50	13:19	13:49
Livron - De Gaulle	6:57	7:34	8:09	8:44	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:50	12:20	12:50	13:19	13:49
Jean Monnet P+R	6:58	7:35	8:10	8:45	9:20	9:50	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51
Léman	6:59	7:36	8:11	8:46	9:21	9:51	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52
Verdun	7:01	7:38	8:13	8:48	9:23	9:53	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54
Lycée des Glières	7:03	7:40	8:15	8:50	9:25	9:55	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56
Place de l'Etoile	7:05	7:42	8:17	8:52	9:27	9:57	10:28	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58
Romagny	7:05	7:42	8:17	8:52	9:27	9:57	10:28	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58
Tournelles	7:06	7:43	8:18	8:53	9:28	9:58	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59
Allobroges	7:07	7:44	8:19	8:54	9:29	9:59	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00
République	7:09	7:46	8:21	8:56	9:31	10:01	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02
Gare Annemasse	7:11	7:48	8:23	8:58	9:33	10:03	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04
Chablais Parc	7:12	7:49	8:24	8:59	9:34	10:04	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05
Adrien Ligué	7:15	7:52	8:27	9:02	9:37	10:07	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08
Baron de Loë	7:17	7:54	8:29	9:04	9:39	10:09	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10
Croix d'Ambilly	7:19	7:56	8:31	9:06	9:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:12	12:41	13:11	13:41	14:11
Louis Lachenal	7:20	7:57	8:32	9:07	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:13	12:42	13:12	13:42	14:12
Brouaz HPPS	7:21	7:58	8:33	9:08	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:14	12:43	13:13	13:43	14:13
Louis Simon	7:24	8:01	8:36	9:11	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:17	12:46	13:16	13:46	14:16
Gaillard Marché	7:25	8:02	8:37	9:12	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:18	12:47	13:17	13:47	14:17
Moillesulaz	7:25	8:03	8:38	9:13	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:19	12:48	13:18	13:48	14:18
Moillesulaz	7:26	8:04	8:39	9:14	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:20	12:49	13:19	13:49	14:19
Gaillard Marché	7:27	8:05	8:40	9:15	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:21	12:50	13:20	13:50	14:20
Gaillard Poste	7:28	8:06	8:41	9:16	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:22	12:51	13:21	13:51	14:21
Bossonnets	7:29	8:07	8:43	9:18	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:24	12:53	13:23	13:53	14:23
Gaillard Eglise	7:30	8:08	8:43	9:18	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:24	12:53	13:23	13:53	14:23
Feux-Follets	7:31	8:09	8:44	9:19	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:25	12:54	13:24	13:54	14:24
Martinet	7:32	8:10	8:46	9:21	9:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:27	12:56	13:26	13:56	14:26
Gaillard-Fossard	7:34	8:12	8:48	9:23	9:58	10:28	10:58	11:28	11:58	12:29	12:58	13:28	13:58	14:28

Gaillard-Fossard	7:41	8:20	9:00	9:35	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40
Martinet	7:42	8:21	9:01	9:36	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41
Feux-Follets	7:43	8:22	9:02	9:37	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42
Gaillard Eglise	7:44	8:23	9:03	9:38	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43
Bossonnets	7:44	8:23	9:03	9:38	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43
Gaillard Poste	7:45	8:24	9:04	9:39	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44
Gaillard Marché	7:47	8:26	9:06	9:41	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46
Moillesulaz	7:47	8:26	9:06	9:41	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46
Moillesulaz	7:48	8:27	9:07	9:42	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47
Gaillard Marché	7:49	8:28	9:08	9:43	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48
Louis Simon	7:50	8:29	9:09	9:44	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49
Brouaz HPPS	7:53	8:33	9:13	9:48	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54
Louis Lachenal	7:55	8:34	9:14	9:49	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55
Croix d'Ambilly	7:56	8:36	9:16	9:51	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57
Parc Montessuit	7:58	8:38	9:18	9:53	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59
Chablais Parc	8:01	8:40	9:20	9:55	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02
Gare Annemasse	8:02	8:41	9:21	9:56	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03
République	8:05	8:44	9:24	9:59	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06
Allobroges	8:06	8:45	9:25	10:00	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07
Tournelles	8:07	8:46	9:26	10:01	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08
Romagny	8:08	8:47	9:27	10:02	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09
Place de l'Etoile	8:09	8:48	9:28	10:03	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10
Lycée des Glières	8:11	8:50	9:30	10:05	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12
Verdun	8:13	8:52	9:32	10:07	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14
Léman	8:14	8:53	9:33	10:08	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15
Jean Monnet P+R	8:16	8:55	9:35	10:10	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17

Ligne DA

Livron - De Gaulle	8:17	8:56	9:36	10:11	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18
Charcot	8:17	8:56	9:36	10:12	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18
Livron	8:18	8:57	9:37	10:13	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19
Île-de-France	8:19	8:58	9:38	10:13	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20
Hôtel des Impôts	8:20	8:59	9:39	10:15	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21
Sous-Cassan	8:21	9:00	9:40	10:16	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22
Jean Mermoz	8:21	9:00	9:40	10:16	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22
Résistance	8:22	9:01	9:41	10:17	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23
Mont Rond	8:23	9:02	9:42	10:18	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24
Coqueloup	8:24	9:03	9:43	10:19	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25
Collège Paul Langevin	8:24	9:03	9:43	10:19	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25
Debussy	8:25	9:04	9:44	10:20	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26
Prés des Plans	8:26	9:05	9:45	10:21	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27

14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40
14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	19:41
14:12	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	19:41
14:13	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42
14:14	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13	19:43
14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44
14:16	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45
14:16	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45
14:17	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46
14:18	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47
14:19	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48
14:20	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49
14:20	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49
14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50
14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21	19:51
14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23	19:53
14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55
14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57
14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57
14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	19:58
14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59
14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:01
14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03
14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:04	17:35	18:05	18:35	19:04	19:34	20:04
14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:07	17:38	18:08	18:38	19:07	19:37	20:07
14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:09	17:40	18:10	18:40	19:09	19:39	20:09
14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:11	17:42	18:12	18:42	19:11	19:41	20:11
14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:12	19:42	20:12
14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:13	19:43	20:13
14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:16	19:46	20:16
14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:17	19:47	20:17
14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:18	19:48	20:17
14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:19	19:49	20:18
14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:20	19:50	20:19
14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:21	19:51	20:20
14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:23	17:54	18:24	18:54	19:23	19:52	20:22
14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:23	19:53	20:22
14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:24	19:54	20:23
14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:26	17:57	18:27	18:57	19:26	19:55	20:25
14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:28	17:59	18:29	18:59	19:28	19:57	20:27

15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40
15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	19:41	20:11	20:41
15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	20:42
15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13	19:43	20:13	20:43
15:13	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14	20:43
15:14	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	20:44
15:16	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:46
15:16	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:46
15:17	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	20:47
15:18	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49	20:19	20:48
15:19	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	20:49
15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:23	20:53
15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25	20:54
15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:26	20:56
15:29	15:59	16:29	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:29	19:59	20:28	20:58
15:32	16:02	16:32	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:32	20:02	20:31	21:01
15:33	16:03	16:33	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:33	20:03	20:32	21:02
15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:35	20:05	20:34	21:04
15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:36	20:06	20:35	21:05
15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:37	20:07	20:36	21:06
15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:38	20:08	20:37	21:07
15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:39	20:09	20:38	21:08
15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:41	20:11	20:40	21:10
15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:42	20:12	20:41	21:11
15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:44	20:14	20:43	21:13
15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:45	20:15	20:44	21:14

Ligne DA

15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:46	20:16	20:45	21:15
15:48	16:19	16:49	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:47	20:16	20:45	21:15
15:49	16:20	16:50	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:48	20:17	20:46	21:16
15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:48	20:18	20:47	21:17
15:51	16:22	16:52	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21	19:50	20:19	20:48	21:18
15:52	16:23	16:53	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:51	20:20	20:49	21:19
15:52	16:23	16:53	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:51	20:20	20:49	21:19
15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23	19:51	20:21	20:50	21:19
15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:52	20:22	20:51	21:20
15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:53	20:23	20:52	21:21
15:55	16:26	16:56	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:54	20:23	20:52	21:22
15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:54	20:24	20:53	21:22
15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:55	20:25	20:54	21:23

S1	
Courses sous-traitées	SST
Maison Blanche [etrblan1]	7:21
Etrembières Mairie [etrmair1]	7:22
Les Îles [etriles1]	7:25
Pas-de-l'Echelle Gare [etrgare1]	7:33
Boulodrome [etrboul1]	7:35
Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche3]	7:36
Veyrier-Douane [etrdoua2]	7:37
Les Îles [etriles2]	7:42
Collège Jacques Prévert [gaiprev1]	7:50
	LàV PS

Courses sous-traitées	SST	SST
Collège Jacques Prévert [gaiprev2]	12:35	16:45
Les Îles [etriles3]	12:37	16:47
Pas-de-l'Echelle Gare [etrgare2]	12:44	16:54
Boulodrome [etrboul2]	12:46	16:56
Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche4]	12:47	16:57
Veyrier-Douane [etrdoua4]	12:48	16:58
Les Îles [etriles4]	12:52	17:02
Etrembières Mairie [etrmair2]	13:00	17:10
Maison Blanche [etrblan2]	13:02	17:12
	Me PS	LMJV PS

S2		
Courses sous-traitées	SST	SST
La Plantaz [craplan1]	7:33	
Champ Bérou [cracham1]	7:35	
Chandouze [craouze1]	7:37	
Lossy - Place [cralopl1]	7:50	
Lossy - Bas [cralob1]	7:51	
Champ Moliáz [crachmo1]	7:53	
Lucinges - Bas [lucbas1]		7:40
Lucinges Place [lucplce1]		7:45
Possy [lucposs1]		7:48
Martigny [cramar1]		7:51
Collège Paul-Emile Victor [cravict1]	8:05	8:05
	LàV PS	LàV PS

Courses sous-traitées	SST	SST
Collège Paul-Emile Victor [cravict2]	12:20	17:05
Lucinges - Bas [lucbas4]	12:35	17:20
Lucinges Place [lucplce2]	12:37	17:22
Possy [lucposs2]	12:39	17:24
Martigny [cramar2]	12:41	17:26
Lossy - Place [cralopl2]	12:43	17:28
Lossy - Bas [cralob2]	12:44	17:29
Champ Moliáz [crachmo2]	12:47	17:32
Chandouze [craouze2]	13:00	17:45
Champ Bérou [cracham2]	13:02	17:47
La Plantaz [craplan2]	13:07	17:52
	Me PS	LMJV PS

S3			
Courses sous-traitées	SST	SST	
Lucinges - Bas [lucbas1]	7:02	7:02	
Lucinges Place [lucplce1]	7:06	7:06	
Possy [lucposs1]	7:09	7:09	
Martigny [cramar1]	7:11	7:11	
Lossy - Place [cralopl1]	7:16	7:16	
Lossy - Bas [cralob1]	7:17	7:17	
Champ Moliáz [crachmo1]	7:19	7:19	
Jean Monnet P+R [vmomonn1]	7:31	7:31	
Lycée des Glières [anngli1]	7:34	7:34	
Collège Lycée Saint-François [vlgfran1]	7:40	7:40	
Collège Paul Langevin [vglang1]	7:43	7:43	
	LàV PS	LàV PS	

Courses sous-traitées	SST	SST	SST
Collège Paul Langevin [vglang2]	12:10	17:05	
Collège Lycée Saint-François [vlgfran2]	12:15	17:10	
Lycée des Glières [anngli2]	12:30	17:15	
Jean Monnet P+R [vmomonn4]	12:47	17:17	17:40
Lycée des Glières [anngli2]			17:45
Lucinges - Bas [lucbas4]	12:52	17:30	18:05
Lucinges Place [lucplce2]	12:54	17:35	18:10
Possy [lucposs2]	12:57	17:37	18:12
Martigny [cramar2]	13:00	17:40	18:15
Lossy - Place [cralopl2]	13:04	17:45	18:18
Lossy - Bas [cralob2]	13:05	17:46	18:19
Champ Moliáz [crachmo2]	13:07	17:50	18:21
	Me PS	LMJV PS	LMJV PS

S4	
Courses sous-	SST
az [cermoni1]	7:00
ade [cerstad1]	7:11
let [cerbour1]	7:12
are [cergare1]	7:13
zes [juvpaco1]	7:15
sats [juvfoss1]	7:16
f Lieu [juvjuvi]	7:17
Crêt [vlgcret1]	7:20
glise [vlgegli1]	7:22
evin [vlglang3]	7:27
ères [annlgi2]	7:37
: [vmomonn1]	7:42
LàV PS	

Courses sous-	SST	SST	SST
: [vmomonn1]	12:00		17:15
ères [annlgi1]	12:05	16:10	17:17
evin [vlglang4]	12:15	16:20	17:25
çois [vlgfran2]	12:20	16:25	17:30
Crêt [vlgcret2]	12:22	16:32	17:32
Lieu [juvjuvi2]	12:25	16:35	17:35
sats [juvfoss2]	12:26	16:36	17:36
zes [juvpaco2]	12:27	16:37	17:37
are [cergare2]	12:29	16:39	17:39
let [cerbour2]	12:30	16:40	17:40
ade [cerstad2]	12:31	16:41	17:41
iaz [cermon2]	12:40		17:50
	Me PS	LMJV PS	LMJV PS

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST
Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à S	L à S
Grandes Pièces	05:30	06:20	07:06	07:50	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:20	16:06	16:40	17:30
Crêt de la Croix	05:32	06:22	07:08	07:52	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:22	16:08	16:42	17:32
Etrembières Mairie	05:36	06:26	07:12	07:56	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:26	16:12	16:46	17:36
Les Îles	05:38	06:28	07:14	07:58	08:38	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:28	16:14	16:48	17:38
Veyrier - Douane	05:40	06:30	07:16	08:00	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:30	16:16	16:50	17:40
Pas de l'Echelle Ecole	05:41	06:31	07:17	08:01	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:31	16:17	16:51	17:41
Boulodrome Etrembières	05:43	06:33	07:19	08:03	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:33	16:19	16:53	17:43
Pas de l'Echelle Gare	05:45	06:35	07:21	08:05	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:35	16:21	16:55	17:45
Grandes Pièces	05:53	06:43	07:29	08:13	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:43	16:29	17:03	17:53

Cours sous-traitées

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V
Machilly Gare	06:20	07:20	08:15	09:15	10:15	11:10	12:15	13:15	14:15	15:15	16:20	17:20	18:15
Les Bussioz	06:21	07:21	08:16	09:16	10:16	11:11	12:16	13:16	14:16	15:16	16:21	17:21	18:16
Terret	06:23	07:23	08:18	09:18	10:18	11:13	12:18	13:18	14:18	15:18	16:23	17:23	18:18
Saint-Cergues Mairie	06:24	07:24	08:19	09:19	10:19	11:14	12:19	13:19	14:19	15:19	16:24	17:24	18:19
Ancienne Fruitière	06:26	07:26	08:21	09:21	10:21	11:16	12:21	13:21	14:21	15:21	16:26	17:26	18:21
Les Fontaines	06:27	07:27	08:22	09:22	10:22	11:17	12:22	13:22	14:22	15:22	16:27	17:27	18:22
La Cave aux Fées	06:28	07:28	08:23	09:23	10:23	11:18	12:23	13:23	14:23	15:23	16:28	17:28	18:23
Chandouze	06:30	07:30	08:25	09:25	10:25	11:20	12:25	13:25	14:25	15:25	16:30	17:30	18:25
Champ Bérrou	06:31	07:31	08:26	09:26	10:26	11:21	12:26	13:26	14:26	15:26	16:31	17:31	18:26
La Plantaz	06:32	07:32	08:27	09:27	10:27	11:22	12:27	13:27	14:27	15:27	16:32	17:32	18:27
Altéa P+R	06:34	07:34	08:29	09:29	10:29	11:24	12:29	13:29	14:29	15:29	16:34	17:34	18:29

Cours sous-traitées

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à S
Altéa	05:30	06:00	06:50	07:50	08:45	09:45	10:45	11:35	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45
La Plantaz	05:32	06:02	06:52	07:52	08:47	09:47	10:47	11:37	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47
Champ Bérrou	05:33	06:03	06:53	07:53	08:48	09:48	10:48	11:38	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48
Chandouze	05:34	06:04	06:54	07:54	08:49	09:49	10:49	11:39	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
La Cave aux Fées	05:36	06:06	06:56	07:56	08:51	09:51	10:51	11:41	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
Les Fontaines	05:37	06:07	06:57	07:57	08:52	09:52	10:52	11:42	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52
Ancienne Fruitière	05:38	06:08	06:58	07:58	08:53	09:53	10:53	11:43	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53
Saint-Cergues Mairie	05:40	06:10	07:00	08:00	08:55	09:55	10:55	11:45	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55
Terret	05:41	06:11	07:01	08:01	08:56	09:56	10:56	11:46	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56
Les Bussioz	05:43	06:13	07:03	08:03	08:58	09:58	10:58	11:48	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58
Machilly Gare	05:44	06:14	07:04	08:04	08:59	09:59	10:59	11:49	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59

Coursures sous-traitées

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V
ALTEA	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30
LES FOSSATS	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35
GARE SAINT CERGUES	05:39	06:39	07:39	08:39	09:39	10:39	11:39	12:39
CHARRIERE HAUT	05:42	06:42	07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42
VILLAGE DU BOIS	05:44	06:44	07:44	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44
DOMBRES	05:46	06:46	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46
CHEMENOUDS	05:57	06:57	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57
ARMAZ	05:59	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59
CHEZ PALLUD	06:01	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01
CHEZ BLONDET	06:02	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02
LUCINGES PLACE	06:04	07:04	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04
LES EAUX VIVES	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08
BELLEVUE	06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10
LOSSY PLACE	06:18	07:18	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18
LES ROSSES	06:23	07:23	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	13:23
ALTEA	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25

Là S	Là S	Là S	Là S	Là V
13:30	14:30	15:30	16:30	17:30
13:35	14:35	15:35	16:35	17:35
13:39	14:39	15:39	16:39	17:39
13:42	14:42	15:42	16:42	17:42
13:44	14:44	15:44	16:44	17:44
13:46	14:46	15:46	16:46	17:46
13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
13:59	14:59	15:59	16:59	17:59
14:01	15:01	16:01	17:01	18:01
14:02	15:02	16:02	17:02	18:02
14:04	15:04	16:04	17:04	18:04
14:08	15:08	16:08	17:08	18:08
14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
14:23	15:23	16:23	17:23	18:23
14:25	15:25	16:25	17:25	18:25

Cours sous-traitées

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V
PEV		06:10	07:10	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20
LES ROSSES		06:15	07:15	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25
LOSSY PLACE		06:20	07:20	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30
MARTIGNY		06:22	07:22	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32
CHEZ COTTET		06:24	07:24	08:34	09:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34
CHEZ PALLUD		06:26	07:26	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36
CHEZ BLONDET	05:30	06:30	07:30	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40
BELLEVUE	05:31	06:31	07:31	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41
LES EAUX VIVES	05:33	06:33	07:33	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43
CHEZ PIULET	05:35	06:35	07:35	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45
LUCINGES PLACE	05:39	06:39	07:39	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
CORTENAZ	05:41	06:41	07:41	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
LUCINGES BAS	05:42	06:42	07:42	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52
LES CHAVANNES	05:44	06:44	07:44	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54
ALLUAZ	05:47	06:47	07:47	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
CLOS BAILLY	05:53	06:53	07:53	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
BONNE CENTRE	05:56	06:56	07:56	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06
PAE DE LA MENOGE	05:57	06:57	07:57	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07
LA BERGUE	05:59	06:59	07:59	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09
PEV	06:04	07:04	08:04	09:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14

Arrêts	Correspondance	Horaires			
Courses sous-traitées		SST	SST	SST	SST
Gare-Annemasse	DA	9:00	11:10	14:10	16:10
Hôtel des Impôts	DA	9:08	11:18	14:18	16:18
La Bergue		9:18	11:28	14:28	16:28
Hôpital Findrol		9:30	11:40	14:40	16:40

Arrêts	Correspondance	Horaires			
Courses sous-traitées		SST	SST	SST	SST
Hôpital Findrol		10:00	12:00	15:00	17:00
La Bergue		10:12	12:12	15:12	17:12
Hôtel des Impôts	DA	10:22	12:22	15:22	17:22
Gare-Annemasse	DA	10:30	12:30	15:30	17:30

TANGO	Lundi à vendredi Période scolaire	Samedis & Vacances scolaires	Dimanche
Nb courses par jour	158	126	
Premier départ	4:40	6:10	
Dernier départ	23:00	23:15	
Intervalles			
Pointe (HP)	0-10	-40	
Creux (HC)	0-15	-45	

tenir compte du temps de marche jusqu'au tramway

Ligne 3	Lundi à vendredi Période scolaire	Samedis & Vacances scolaires	Dimanche
Nb courses par jour	91	49	
Premier départ	05:19	5:34	
Dernier départ	21:45	21:49	
Intervalles			
Pointe (HP)	0-15	-40	
Creux (HC)	0-30	-45	

Ligne 4	Lundi à vendredi Période scolaire	Samedis & Vacances scolaires	Dimanche
Nb courses par jour	60	40	
Premier départ	06:25	07:09	
Dernier départ	21:00	17:50	

Ligne 5	Lundi à vendredi Période scolaire	Samedis & Vacances scolaires	Dimanche
Nb courses par jour	74	48	
Premier départ	05:20	06:55	
Dernier départ	21:15	22:50	

tenir compte du temps de marche jusqu'au tramway

Ligne 6	Lundi à vendredi Période scolaire	Samedis & Vacances scolaires	Dimanche
Nb courses par jour	90	56	
Premier départ	05:52	07:01	
Dernier départ	21:22	21:26	

Ligne 7	Lundi à vendredi Période scolaire	Samedis & Vacances scolaires	Dimanche
Nb courses par jour	88	40	
Premier départ	05:15	06:05	
Dernier départ	17:06	19:56	

Ligne 8	Lundi à vendredi Période scolaire	Samedis & Vacances scolaires	Dimanche
Nb courses par jour	90	46	
Premier départ	05:30	06:15	
Dernier départ	21:45	19:05	

tenir compte du temps de marche jusqu'au tramway

Ligne 9	Lundi à vendredi Période scolaire	Samedis & Vacances scolaires	Dimanche
Nb courses par jour	40	20	
Premier départ	00:24	06:00	
Dernier départ	19:47	19:48	

Contraintes scolaires	entrées				sorties				
Collège Paul Langevin (arrêt Paul Langevin)	7:55	8:55	-	13:55	-	12:00	15:55	17:00	-
	7:43	8:43	-	13:40	-	12:10	16:03	17:07	-
	7:47	8:47	-	13:47	-	12:17	16:02	17:12	-
	7:55	8:55	-	13:55	-	12:00	16:00	17:00	-
Juiniet (arrêt Ville-la-Grand-Eglise)	7:44	8:45	12:39	13:39	11:00	12:09	16:15	17:16	18:15
	7:39	8:49	12:34	13:34	11:19	12:19	16:24	17:24	18:23

Contraintes scolaires	entrées				sorties				
Collège Jacques Prévert (arrêt Collège J. Prévert)	8:10	9:10	13:42	-	-	12:15	15:55	16:35	-
	08:00	09:00	13:28	-	-	12:05	15:49	16:29	-
Collège Michel Servet (arrêt Place des Marchés)	7:55	13:00	13:52	-	-	11:55	14:55	15:50	17:00
	07:48	12:58	13:46	-	-	11:48	14:48	15:43	16:53
	07:43	12:56	13:43	-	-	11:43	14:43	15:38	16:48
Lycee des Gilières (arrêt Pasteur-Locce)	7:50	8:50	13:10	14:05	-	12:00	15:10	17:00	17:55
	07:47	08:39	12:53	13:47	-	12:17	15:17	17:18	18:09
	07:39	08:35	12:54	13:39	-	12:39	15:24	17:08	18:15
Lycee Jean Monnet (arrêt Jean Monnet-Pub)	7:55	8:50	12:40	13:35	11:40	12:40	15:35	16:30	17:25
	08:00	09:00	12:45	13:40	11:45	12:45	15:40	16:35	17:30

Contraintes scolaires	entrées				sorties				
Par de l'Échelle Ecole (arrêt pas de l'Échelle Ecole)	8:20	-	-	-	-	-	-	16:30	-
	08:11	-	-	-	-	-	-	16:21	-
Collège Paul Langevin (arrêt Paul Langevin)	7:55	08:55*	-	13:55	-	12:00	15:55	17:00	-
	-	08:42	-	12:16	-	-	-	-	-
	-	08:42	-	12:16	-	-	14:12	-	-
Lycee des Gilières (arrêt Pasteur-Locce)	8:00	8:55	13:10	14:05	11:55	15:15	16:10	17:00	-
	07:53	08:25	13:02	13:50	11:50	13:25	14:23	14:33	-
	07:57	08:22	13:47	12:22	10:47	13:47	14:27	14:57	-

* Descente à Ville la Grand Eglise

Contraintes scolaires	entrées				sorties				
Collège Michel Servet (arrêt Libération)	7:55	13:00	13:52	-	-	11:55	14:55	15:50	17:00
	07:28	12:28	13:27	-	-	-	-	-	-
	08:04	13:04	13:43	-	-	12:02	15:02	16:02	17:22
Collège Paul-Emile Victor (arrêt Collège PEV)	8:15	-	-	13:55	11:15	12:15	16:00	17:00	-
	08:04	-	-	13:08	12:28	12:28	16:08	17:08	-
	08:02	-	-	13:03	-	12:23	16:23	17:04	-
Collège Vézir-Monthoux (Création d'arrêt : collège Vézir-Monthoux)	8:15	-	-	13:55	11:15	12:15	16:00	17:00	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lycee des Gilières (arrêt Libération)	7:50	8:50	13:10	14:05	-	12:00	15:10	17:00	17:55
	07:28	08:28	13:02	14:02	-	-	-	-	-
	07:57	08:22	13:47	12:22	10:47	13:47	14:27	14:57	-

Contraintes scolaires	entrées				sorties				
Collège Jacques Prévert (arrêt Collège J. Prévert)	8:10	9:10	13:42	-	-	12:15	15:55	16:35	-
	08:04	09:04	13:43	-	-	12:38	15:54	17:02	-
	08:01	09:01	13:34	-	-	12:35	15:43	16:40	-
Collège Paul Langevin (arrêt Paul Langevin)	7:55	8:55	-	13:55	-	12:00	15:55	17:00	-
	00:00	00:00	-	00:00	-	00:00	00:00	00:00	-
	-	-	-	13:52	-	-	16:02	17:32	-
Lycee des Gilières (arrêt Place des Marchés)	7:50	8:50	13:10	14:05	-	12:00	15:10	17:00	17:55
	-	-	-	12:54	13:58	-	15:24	-	-
	07:38	08:38	13:04	13:25	-	12:20	15:24	17:19	18:01

Contraintes scolaires	entrées				sorties				
Collège Paul Langevin (arrêt Paul Langevin)	7:55	8:55	-	13:55	-	12:00	15:55	17:00	-
	07:23	07:45	-	11:39	-	10:01	13:46	15:11	-
	07:43	08:23	-	11:27	-	10:09	13:59	15:00	-
Collège de Copère (arrêt à côté - Collège de Copère)	-	-	-	13:55	-	12:00	15:55	17:00	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lycee Jean Monnet (arrêt Jean Monnet-Pub)	7:55	8:50	12:40	13:35	11:45	12:40	15:35	16:30	17:25
	-	08:03	12:17	12:47	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	08:58	10:55	13:45	14:15	15:15

Contraintes scolaires	entrées				sorties				
Collège Michel Servet (arrêt Libération)	7:55	13:00	13:52	-	-	11:55	14:55	15:50	17:00
	08:23	09:53	10:08	-	-	09:08	11:38	12:37	13:37
	08:58	07:28	10:42	-	-	09:12	12:52	13:12	14:12
Collège Paul-Emile Victor (arrêt Collège PEV)	8:15	-	-	13:55	11:15	12:15	16:00	17:00	-
	-	-	-	-	-	-	12:48	13:48	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Collège Vézir-Monthoux (Création d'arrêt : collège Vézir-Monthoux)	8:15	-	-	13:55	11:15	12:15	16:00	17:00	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lycee Jean Monnet (arrêt Jean Monnet-Pub)	7:55	8:50	12:40	13:35	11:45	12:40	15:35	16:30	17:25
	08:23	08:59	09:14	09:44	08:14	09:44	12:14	13:12	14:13
	08:49	07:19	09:34	10:34	09:04	10:04	13:04	14:04	14:24

Contraintes scolaires	entrées				sorties				
Collège Paul-Emile Victor (arrêt Collège PEV)	8:15	-	-	13:55	11:15	12:15	16:00	17:00	-
	08:14	-	-	13:18	11:18	12:13	16:13	17:22	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Collège Vézir-Monthoux (Création d'arrêt : collège Vézir-Monthoux)	8:15	-	-	13:55	11:15	12:15	16:00	17:00	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lycee Jean Monnet (arrêt Jean Monnet-Pub)	7:55	8:50	12:40	13:35	11:45	12:40	15:35	16:30	17:25
	08:13	08:10	11:45	13:45	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	12:00	13:05	16:00	16:30	17:43

Ligne 4

Lundi à vendredi P5 part SST 2%

Arrivée TER/LEX de Anney/La Roche LV	6:40	7:10	7:29	-	8:29	8:59	-	9:59	-	10:59	-	12:00	-	12:59	-	13:59	-	14:40	-	16:40	-	17:40	-	18:40	18:59	-	19:59	-		
Arrivée TER/LEX de Coppel LV	6:40	7:10	7:25	7:55	8:25	9:03	9:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	12:55	13:25	14:03	14:33	15:10	15:40	16:30	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:03	19:33	20:03	20:33	21:10
Arrivée Tram T13 de Lancy	6:26	7:01	7:11	7:42	8:11	8:59	9:23	9:53	10:26	10:54	11:18	11:51	12:23	12:55	13:16	13:48	14:21	15:03	15:25	16:01	16:39	16:59	17:28	18:06	18:25	19:02	19:20	19:48	-	-
Lycée Salève	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
École Pas de l'Échelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Courses sous-traitées																																	
	SST																																
Pas-de-l'Échelle École [échele]	6:25 6:55 7:05 7:35 8:05 8:45 9:15 9:45 10:15 10:45 11:15 11:45 12:15 12:45 13:05 13:45 14:15 14:55 15:15 15:50 16:20 16:45 17:15 17:55 18:15 18:45 19:15 19:45 20:15 21:00																																
Yvettes-Douane [échele]	6:26 6:56 7:06 7:36 8:06 8:46 9:16 9:46 10:16 10:46 11:16 11:46 12:16 12:46 13:06 13:46 14:16 14:57 15:27 16:22 16:47 17:17 17:57 18:17 18:47 19:17 19:47 20:17 21:00																																
Les Les [échele]	6:28 6:58 7:10 7:39 8:10 8:50 9:19 9:49 10:19 10:48 11:19 11:48 12:18 12:48 13:09 13:49 14:19 15:00 15:21 15:55 16:27 16:51 17:21 18:01 18:21 18:51 19:19 19:49 20:19 21:04																																
Entreprises Marné [échele]	6:32 7:02 7:18 7:45 8:17 8:56 9:25 9:55 10:25 10:54 11:24 11:52 12:22 12:52 13:15 13:44 14:25 15:06 15:31 16:02 16:38 16:59 17:29 18:09 18:29 18:59 19:25 19:55 20:25 21:10																																
Maison Blanche [échele]	6:34 7:04 7:20 7:47 8:19 8:58 9:28 9:57 10:27 10:56 11:26 11:54 12:24 12:54 13:17 13:56 14:27 15:09 15:34 16:05 16:41 17:02 17:32 18:12 18:32 19:01 19:28 19:58 20:28 21:13																																
Port d'Entreprises [échele]	6:37 7:07 7:23 7:50 8:22 9:01 9:31 10:00 10:30 10:59 11:29 11:57 12:27 12:57 13:20 13:59 14:30 15:12 15:37 16:08 16:44 17:05 17:35 18:15 18:35 19:04 19:31 20:01 20:31 21:16																																
Lycée Professionnel [échele]	6:40 7:10 7:26 7:53 8:25 9:04 9:34 10:03 10:33 11:02 11:32 12:00 12:30 13:00 13:23 14:02 14:33 15:15 15:40 16:11 16:47 17:08 17:38 18:18 18:38 19:07 19:34 20:04 20:34 21:19																																
Saint-André [échele]	6:42 7:12 7:28 7:55 8:27 9:06 9:36 10:05 10:35 11:04 11:34 12:02 12:32 13:02 13:25 14:04 14:35 15:17 15:42 16:13 16:49 17:10 17:40 18:20 18:40 19:09 19:36 20:06 20:36 21:21																																
Clos Fleury [échele]	6:43 7:13 7:29 7:56 8:28 9:07 9:37 10:06 10:36 11:05 11:35 12:03 12:33 13:03 13:26 14:05 14:36 15:18 15:43 16:14 16:50 17:11 17:41 18:21 18:41 19:10 19:37 20:07 20:37 21:22																																
Baron de Loix [échele]	6:44 7:14 7:30 7:57 8:29 9:08 9:38 10:07 10:37 11:06 11:36 12:04 12:34 13:04 13:27 14:06 14:37 15:19 15:44 16:15 16:51 17:12 17:42 18:22 18:42 19:11 19:38 20:08 20:38 21:23																																
École Fraternelle [échele]	6:47 7:17 7:33 8:00 8:32 9:11 9:40 10:10 10:39 11:08 11:38 12:07 12:36 13:06 13:30 14:08 14:40 15:22 15:47 16:18 16:54 17:15 17:45 18:25 18:44 19:13 19:40 20:10 20:40 21:25																																
Gare Rotonde [échele]	6:50 7:21 7:37 8:04 8:36 9:15 9:44 10:13 10:43 11:12 11:41 12:10 12:39 13:09 13:34 14:11 14:43 15:25 15:50 16:22 16:58 17:19 17:49 18:29 18:47 19:15 19:42 20:12 20:42 21:27																																
Albert Hénon [échele]	6:52 7:23 7:40 8:06 8:39 9:18 9:47 10:16 10:45 11:14 11:44 12:12 12:42 13:11 13:36 14:14 14:45 15:28 15:53 16:25 17:01 17:22 17:52 18:31 18:49 19:17 19:44 20:14 20:44 21:29																																
Port-Neuf [échele]	6:54 7:25 7:42 8:08 8:41 9:20 9:49 10:18 10:47 11:16 11:46 12:14 12:44 13:13 13:38 14:16 14:47 15:30 15:55 16:27 17:03 17:24 17:54 18:33 18:51 19:19 19:46 20:16 20:46 21:31																																
Ville-la-Grand-Église [échele]	6:56 7:27 7:44 8:10 8:43 9:22 9:51 10:20 10:50 11:19 11:48 12:16 12:46 13:16 13:40 14:18 14:50 15:32 15:58 16:29 17:06 17:26 17:56 18:35 18:53 19:21 19:48 20:18 20:48 21:33																																
Collège Paul Lanzevin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Lycée Salève	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
École Pas de l'Échelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Arrivée TER/LEX de Anney/La Roche LV	6:30	6:40	-	7:29	7:59	8:29	8:59	-	9:59	-	10:59	-	12:00	-	12:59	-	13:59	-	14:59	-	15:59	-	17:29	17:59	18:29	18:59	-	19:59	-	-			
Arrivée TER/LEX de Coppel LV	6:10	6:40	-	7:33	8:03	8:25	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	12:00	12:25	12:55	13:25	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:10	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	-			
Arrivée Tram T13 de Lancy	6:23	-	-	7:23	7:42	8:01	8:31	8:59	9:32	10:04	10:26	10:54	11:29	12:02	12:34	12:55	13:27	14:10	14:42	15:14	15:36	16:07	16:39	17:19	17:37	18:06	18:43	19:11	19:38	-	-		
Collège Paul Lanzevin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Lycée Salève	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
École Pas de l'Échelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Prés des Plans [échele]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Debusay [échele]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Collège Paul Lanzevin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Lycée Salève	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
École Pas de l'Échelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Départ TER/LEX pour Evian/Anney/La Roche	7:01	7:19	-	8:02	-	9:19	-	10:19	-	11:19	-	12:20	-	13:19	-	14:20	-	15:20	-	16:20	-	17:21	17:19	17:50	18:31	18:50	19:19	-	20:19	-	-		
Départ TER/LEX pour Coppel	7:01	7:19	7:35	8:05	8:35	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:35	14:20	14:50	15:27	15:50	16:27	16:57	17:20	17:50	18:27	18:50	19:20	19:50	20:20	20:50	21:20	-		
Départ Tram13 pour Lancy	6:54	7:22	7:41	8:10	8:38	9:20	9:51	10:23	10:55	11:17	11:49	12:21	12:43	13:15	13:36	14:18	14:50	15:33	15:54	16:31	16:59	17:28	17:55	18:33	18:52	19:22	19:46	20:16	20:47	-	-		
Départ TER/LEX pour Genève	7:05	-	-	7:50	8:20	8:50	-	-	-	11:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Intervalle	0:30	0:30	0:16	0:27	0:32	0:39	0:30	0:29	0:30	0:29	0:30	0:28	0:30	0:30	0:23	0:39	0:31	0:42	0:25	0:31	0:36	0:21	0:30	0:40	0:20	0:29	0:27	0:30	0:30	0:45	-		
Temps de parcours	0:31	0:32	0:44	0:35	0:38	0:37	0:36	0:35	0:35	0:34	0:33	0:35	0:31	0:31	0:39	0:33	0:35	0:37	0:47	0:39	0:50	0:41	0:41	0:40	0:38	0:36	0:33	0:33	0:33	0:33	0:33		

Arrivée TER/LEX de Anney/La Roche LV	6:10	6:40	-	7:29	7:59	8:29	8:59	-	9:59	-	10:59	-	12:00	-	12:59	-	13:59	-	14:59	-	15:59	-	17:29	17:59	18:29	18:59	-	19:59	-	-				
Arrivée TER/LEX de Coppel LV	6:10	6:40	-	7:33	8:03	8:25	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	12:00	12:25	12:55	13:25	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:10	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	-				
Arrivée Tram T13 de Lancy	6:23	-	-	7:23	7:42	8:01	8:31	8:59	9:32	10:04	10:26	10:54	11:29	12:02	12:34	12:55	13:27	14:10	14:42	15:14	15:36	16:07	16:39	17:19	17:37	18:06	18:43	19:11	19:38	-	-			
Collège Paul Lanzevin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Lycée Salève	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
École Pas de l'Échelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Prés des Plans [échele]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Debusay [échele]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Collège Paul Lanzevin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Lycée Salève	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
École Pas de l'Échelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Départ TER/LEX pour Evian/Anney/La Roche	7:01	7:19	-	8:02	-	9:19	-	10:19	-	11:19	-	12:20	-	13:19	-	14:20	-	15:20	-	16:20	-	17:21	17:19	17:50	18:31	18:50	19:19	-	20:19	-	-			
Départ TER/LEX pour Coppel	7:01	7:19	7:35	8:05	8:35	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:35	14:20	14:50	15:27	15:50	16:27	16:57	17:20	17:50	18:27	18:50	19:20	19:50	20:20	20:50	21:20	-	-		
Départ Tram13 pour Lancy	6:54	7:22	7:41	8:10	8:38	9:20	9:51	10:23	10:55	11:17	11:49	12:21	12:43	13:15	13:36	14:18	14:50	15:33	15:54	16:31	16:59	17:28	17:55	18:33	18:52	19:22	19:46	20:16	20:47	-	-			
Départ TER/LEX pour Genève	7:05	-	-	7:50	8:20	8:50	-	-	-	11:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Intervalle	0:30	0:30	0:16	0:27	0:32	0:39	0:30	0:29	0:30	0:29	0:30	0:28	0:30	0:30	0:23	0:39	0:31	0:42	0:25	0:31	0:36	0:21	0:30	0:40	0:20									

Ligne 9

part SST
Lundi à vendredi PS 40 80%

Lycée Jean Monnet
 Collège Paul Emile Victor

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST		
Lossy - Place	6:05	-	7:00	-	8:00	-	-	10:30	-	12:01	-	14:36	-	16:11	-	17:11	-	18:06	-	19:11
Martigny	6:09	-	7:04	-	8:04	-	-	10:34	-	12:05	-	14:40	-	16:15	-	17:15	-	18:10	-	19:15
Possy	6:13	-	7:08	-	8:08	-	-	10:38	-	12:09	-	14:44	-	16:19	-	17:19	-	18:14	-	19:19
Lucinges Place	6:15	-	7:10	-	8:10	-	-	10:40	-	12:11	-	14:46	-	16:21	-	17:21	-	18:16	-	19:21
Lucinges - Bas	6:20	-	7:15	-	8:15	-	-	10:45	-	12:16	-	14:51	-	16:26	-	17:26	-	18:21	-	19:26
La Bergue	6:24	-	7:19	-	8:19	-	-	10:49	-	12:20	-	14:55	-	16:30	-	17:30	-	18:25	-	19:30
Route de Borly	6:26	-	7:21	-	8:21	-	-	10:51	-	12:22	-	14:57	-	16:32	-	17:32	-	18:27	-	19:32
Vert Village	6:26	-	7:21	-	8:21	-	-	10:51	-	12:22	-	14:57	-	16:32	-	17:32	-	18:27	-	19:32
Cranves-Sales Mairie	6:27	-	7:22	-	8:22	-	-	10:52	-	12:23	-	14:58	-	16:33	-	17:33	-	18:28	-	19:33
Picolettes	6:28	-	7:23	-	8:23	-	-	10:53	-	12:24	-	14:59	-	16:34	-	17:34	-	18:29	-	19:34
Collège Paul-Emile Victor	6:30	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:30	10:55	11:30	12:25	13:30	15:00	15:30	16:35	16:55	17:35	17:55	18:30	18:55	19:35
Picolettes	-	6:57	-	7:57	-	8:57	9:32	-	11:32	-	13:32	-	15:32	-	16:57	-	17:57	-	18:57	-
Cranves-Sales Mairie	-	6:58	-	7:58	-	8:58	9:33	-	11:33	-	13:33	-	15:33	-	16:58	-	17:58	-	18:58	-
Collège Paul-Emile Victor	-	7:00	-	8:00	-	9:00	9:35	-	11:35	-	13:35	-	15:35	-	17:00	-	18:00	-	19:00	-
Complexe Sportif	6:32	7:01	7:27	8:01	8:27	9:01	9:36	10:57	11:36	12:27	13:36	15:02	15:36	16:37	17:01	17:37	18:01	18:32	19:01	19:37
Collège Vétraz	-	7:30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Z.I. Borly	6:33	7:02	7:37	8:02	8:28	9:02	9:37	10:58	11:37	12:28	13:37	15:03	15:37	16:38	17:02	17:38	18:02	18:33	19:02	19:38
La Rape	6:34	7:03	7:38	8:03	8:29	9:03	9:38	10:59	11:38	12:30	13:39	15:04	15:38	16:39	17:03	17:39	18:04	18:35	19:04	19:40
Corly	6:36	7:05	7:40	8:05	8:31	9:05	9:40	11:01	11:40	12:32	13:41	15:06	15:40	16:41	17:05	17:41	18:06	18:37	19:06	19:42
Hutins	6:37	7:06	7:41	8:06	8:32	9:06	9:41	11:02	11:41	12:33	13:42	15:07	15:41	16:42	17:06	17:42	18:07	18:38	19:07	19:43
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	6:39	7:08	7:43	8:08	8:34	9:08	9:43	11:04	11:43	12:35	13:44	15:09	15:43	16:44	17:08	17:44	18:09	18:40	19:09	19:45
Collonges-Marronniers	6:40	7:09	7:44	8:09	8:35	9:09	9:44	11:05	11:44	12:36	13:45	15:10	15:44	16:45	17:09	17:45	18:10	18:41	19:10	19:46
Nous-Aussi	6:41	7:10	7:45	8:10	8:36	9:10	9:45	11:06	11:45	12:37	13:46	15:11	15:45	16:46	17:10	17:46	18:11	18:42	19:11	19:47
Cèdre	6:42	7:11	7:46	8:11	8:37	9:11	9:46	11:07	11:46	12:38	13:47	15:12	15:46	16:47	17:11	17:47	18:12	18:43	19:12	19:48
Europe	6:42	7:11	7:46	8:11	8:37	9:11	9:46	11:07	11:46	12:38	13:47	15:12	15:46	16:47	17:11	17:47	18:12	18:43	19:12	19:48
Jean Monnet P+R	6:43	7:12	7:47	8:12	8:38	9:12	9:47	11:08	11:47	12:39	13:48	15:13	15:47	16:48	17:12	17:48	18:13	18:44	19:13	19:49

Lycée Jean Monnet
 Collège Paul Emile Victor

intervalle 00:29 00:35 00:25 00:26 00:34 00:35 01:21 00:39 00:51 01:09 01:26 00:34 01:01 00:24 00:36 00:24 00:31 00:29 00:36

Lycée Jean Monnet
 Collège Paul Emile Victor

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST
Jean Monnet P+R	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:30	10:30	11:05	12:00	13:05	14:30	15:05	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00
Europe	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:31	10:31	11:06	12:01	13:06	14:31	15:06	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01
Cèdre	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:32	10:32	11:07	12:02	13:07	14:32	15:07	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02
Nous-Aussi	6:03	6:33	7:03	7:33	8:03	8:33	9:33	10:33	11:08	12:03	13:08	14:33	15:08	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03
Collonges-Marronniers	6:05	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:35	10:35	11:10	12:05	13:10	14:35	15:10	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	6:06	6:36	7:06	7:36	8:06	8:36	9:36	10:36	11:11	12:06	13:11	14:36	15:11	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06
Hutins	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:37	10:37	11:12	12:07	13:12	14:37	15:12	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07
Corly	6:09	6:39	7:09	7:40	8:10	8:40	9:39	10:39	11:14	12:09	13:14	14:39	15:14	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09
La Rape	6:10	6:40	7:10	7:41	8:11	8:41	9:40	10:40	11:15	12:10	13:15	14:40	15:15	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10
Z.I. Borly	6:12	6:42	7:12	7:43	8:13	8:43	9:42	10:42	11:17	12:12	13:17	14:42	15:17	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12
Collège Vétraz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Complexe Sportif	6:13	6:43	7:14	7:45	8:14	8:44	9:43	10:43	11:18	12:13	13:18	14:43	15:18	16:13	16:43	17:22	17:43	18:13	18:43	19:13
Collège Paul-Emile Victor	6:14	6:44	7:15	7:46	8:15	8:45	9:44	10:44	11:19	12:14	13:19	14:44	15:19	16:14	16:44	17:23	17:44	18:14	18:44	19:14
Picolettes	6:16	6:46	7:17	7:48	8:17	8:47	9:46	10:46	11:21	12:16	13:20	14:45	15:20	16:15	16:45	17:24	17:45	18:15	18:45	19:15
Cranves-Sales Mairie	6:17	6:47	7:18	7:49	8:18	8:48	9:47	10:47	11:22	12:17	13:21	14:46	15:21	16:16	16:46	17:25	17:46	18:16	18:46	19:16
Collège Paul-Emile Victor	-	6:48	-	7:50	-	8:49	9:48	-	11:23	-	13:22	-	15:22	-	16:47	-	17:47	-	18:47	-
Vert Village	6:17	-	7:18	-	8:18	-	-	10:47	-	12:17	-	14:46	-	16:16	-	17:25	-	18:16	-	19:16
Route de Borly	6:18	-	7:19	-	8:19	-	-	10:48	-	12:18	-	14:47	-	16:17	-	17:26	-	18:17	-	19:17
La Bergue	6:20	-	7:21	-	8:21	-	-	10:50	-	12:20	-	14:49	-	16:19	-	17:28	-	18:19	-	19:19
Lucinges - Bas	6:24	-	7:25	-	8:25	-	-	10:54	-	12:24	-	14:53	-	16:23	-	17:32	-	18:23	-	19:23
Lucinges Place	6:29	-	7:30	-	8:30	-	-	10:59	-	12:29	-	14:58	-	16:28	-	17:37	-	18:28	-	19:28
Possy	6:31	-	7:32	-	8:32	-	-	11:01	-	12:31	-	15:00	-	16:30	-	17:39	-	18:30	-	19:30
Martigny	6:34	-	7:35	-	8:35	-	-	11:04	-	12:34	-	15:03	-	16:33	-	17:42	-	18:33	-	19:33
Lossy - Place	6:39	-	7:40	-	8:40	-	-	11:09	-	12:39	-	15:08	-	16:38	-	17:47	-	18:38	-	19:38

Lycée Jean Monnet
 Collège Paul Emile Victor

part SST
Samedi - Année 20 100%

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST
Collège Paul-Emile Victor	6:30	7:30	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	17:30	18:30	19:30
Complexe Sportif	6:32	7:32	8:32	10:32	12:32	14:32	16:32	17:32	18:32	19:32
Z.I. Borly	6:33	7:33	8:33	10:33	12:33	14:33	16:33	17:33	18:33	19:33
La Rape	6:35	7:35	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35	17:35	18:35	19:35
Corly	6:36	7:36	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	17:36	18:36	19:36
Hutins	6:37	7:37	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37	17:37	18:37	19:37
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	6:38	7:38	8:38	10:38	12:39	14:39	16:38	17:39	18:39	19:39
Collonges-Marronniers	6:40	7:40	8:40	10:40	12:41	14:41	16:40	17:41	18:41	19:41
Nous-Aussi	6:41	7:41	8:41	10:41	12:42	14:42	16:41	17:42	18:42	19:42
Cèdre	6:43	7:43	8:43	10:43	12:44	14:44	16:43	17:44	18:44	19:44
Europe	6:44	7:44	8:44	10:44	12:45	14:45	16:44	17:45	18:45	19:45
Jean Monnet P+R	6:45	7:45	8:45	10:45	12:46	14:46	16:45	17:46	18:46	19:46
Picolettes	6:46	7:46	8:46	10:46	12:47	14:47	16:46	17:47	18:47	19:47
Cranves-Sales Mairie	6:46	7:46	8:46	10:46	12:47	14:47	16:46	17:47	18:47	19:47
Collège Paul-Emile Victor	6:47	7:47	8:47	10:47	12:48	14:48	16:47	17:48	18:48	19:48

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST
Jean Monnet P+R	6:00	7:00	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00	19:00
Europe	6:01	7:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	17:01	18:01	19:01
Cèdre	6:02	7:02	8:02	10:02	12:02	14:02	16:02	17:02	18:02	19:02
Nous-Aussi	6:03	7:03	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	17:03	18:03	19:03
Collonges-Marronniers	6:05	7:05</								

Ligne DA

Dimanche

Arrivée TER/LEX de Anney/La Roche D	7:59	8:40	-	9:59	-	10:59	-	12:00	-	12:59	-	13:59	-	14:59	-	15:59	-	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	-	19:59	-	20:59
Arrivée TER/LEX de Coppet D	8:03	8:40	9:25	9:55	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	20:33	21:03
Arrivée Tram T17 de Lancy	-	8:21	-	10:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Gaillard-Fossard	7:41	8:20	9:00	9:35	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40
Martinet	7:42	8:21	9:01	9:36	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	19:41	20:11	20:41
Feux-Follets	7:43	8:22	9:02	9:37	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	20:42
Gaillard Eglise	7:44	8:23	9:03	9:38	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13	19:43	20:13	20:43
Bossonnets	7:44	8:23	9:03	9:38	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14	20:43
Gaillard Poste	7:45	8:24	9:04	9:39	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	20:44
Gaillard Marché	7:47	8:26	9:06	9:41	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:46
Moillesulaz	7:47	8:26	9:06	9:41	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:46
Moillesulaz	7:48	8:27	9:07	9:42	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	20:47
Gaillard Marché	7:49	8:28	9:08	9:43	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49	20:19	20:48
Louis Simon	7:50	8:29	9:09	9:44	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	20:49
Brouaz HPPS	7:53	8:33	9:13	9:48	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	20:53
Louis Lachenal	7:55	8:34	9:14	9:49	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25	20:54
Croix d'Ambilly	7:56	8:36	9:16	9:51	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:27	20:56
Parc Montessuit	7:58	8:38	9:18	9:53	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29	20:58
Chablais Parc	8:01	8:40	9:20	9:55	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	21:01
Gare Annemasse	8:02	8:41	9:21	9:56	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	20:32	21:02
République	8:05	8:44	9:24	9:59	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:34	21:04
Allobroges	8:06	8:45	9:25	10:00	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:07	20:35	21:05
Tournelles	8:07	8:46	9:26	10:01	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:07	20:36	21:06
Romagny	8:08	8:47	9:27	10:02	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:38	20:08	20:37	21:07
Place de l'Etoile	8:09	8:48	9:28	10:03	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:38	20:08	20:37	21:08
Lycée des Glières	8:11	8:50	9:30	10:05	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:41	20:11	20:40	21:10
Verdun	8:13	8:52	9:32	10:07	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:42	20:12	20:41	21:11
Léman	8:14	8:53	9:33	10:08	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:44	20:14	20:43	21:13
Jean Monnet P+R	8:16	8:55	9:35	10:10	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:45	20:15	20:44	21:14
Livron - De Gaulle	8:17	8:56	9:36	10:11	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:46	20:16	20:45	21:15
Charcot	8:17	8:56	9:36	10:12	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:47	20:16	20:45	21:15
Livron	8:18	8:57	9:37	10:13	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:20	16:50	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:48	20:17	20:46	21:16
Île-de-France	8:19	8:58	9:38	10:13	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:48	20:17	20:46	21:17
Hôtel des Impôts	8:20	8:59	9:39	10:15	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:22	16:52	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21	19:50	20:19	20:48	21:18
Sous-Cassan	8:21	9:00	9:40	10:16	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:23	16:53	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:51	20:20	20:49	21:19
Jean Mermoz	8:21	9:00	9:40	10:16	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:23	16:53	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:51	20:20	20:49	21:19
Résistance	8:22	9:01	9:41	10:17	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23	19:51	20:21	20:50	21:19
Mont Rond	8:23	9:02	9:42	10:18	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:52	20:21	20:51	21:20
Coqueloup	8:24	9:03	9:43	10:19	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:53	20:22	20:51	21:20
Collège Paul Langevin	8:24	9:03	9:43	10:19	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:26	16:56	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:54	20:23	20:52	21:22
Debussy	8:25	9:04	9:44	10:20	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:54	20:24	20:53	21:22
Prés des Plans	8:26	9:05	9:45	10:21	10:57	11:27	11:57	12:27																		

S1

	SST	SST
Maison Blanche [etrblan1]	7:21	
Etrembières Mairie [etrmair1]	7:22	
Les Îles [etriles1]	7:25	
Pas-de-l'Echelle Gare [etrgare1]	7:33	
Boulodrome [etrboul1]	7:35	
Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche3]	7:36	
Veyrier-Douane [etrdoua2]	7:37	
Les Îles [etriles2]	7:42	
Collège Jacques Prévert [gaiprev1]	7:50	
	LàV PS	
	SST	SST
Collège Jacques Prévert [gaiprev2]	12:35	16:45
Les Îles [etriles3]	12:37	16:47
Pas-de-l'Echelle Gare [etrgare2]	12:44	16:54
Boulodrome [etrboul2]	12:46	16:56
Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche4]	12:47	16:57
Veyrier-Douane [etrdoua4]	12:48	16:58
Les Îles [etriles4]	12:52	17:02
Etrembières Mairie [etrmair2]	13:00	17:10
Maison Blanche [etrblan2]	13:02	17:12
	Me PS	LMJV PS

S2

	SST	SST
La Plantaz [craplan1]	7:33	
Champ Bérou [cracham1]	7:35	
Chandouze [craouze1]	7:37	
Lossy - Place [cralopl1]	7:50	
Lossy - Bas [cralob1]	7:51	
Champ Moliáz [crachmo1]	7:53	
Lucinges - Bas [lucbas1]		7:40
Lucinges Place [lucplce1]		7:45
Possy [lucposs1]		7:48
Martigny [cramar1]		7:51
Collège Paul-Emile Victor [cravict1]	8:05	8:05
	LàV PS	LàV PS
	SST	SST
Collège Paul-Emile Victor [cravict2]	12:20	17:05
Lucinges - Bas [lucbas4]	12:35	17:20
Lucinges Place [lucplce2]	12:37	17:22
Possy [lucposs2]	12:39	17:24
Martigny [cramar2]	12:41	17:26
Lossy - Place [cralopl2]	12:43	17:28
Lossy - Bas [cralob2]	12:44	17:29
Champ Moliáz [crachmo2]	12:47	17:32
Chandouze [craouze2]	13:00	17:45
Champ Bérou [cracham2]	13:02	17:47
La Plantaz [craplan2]	13:07	17:52
	Me PS	LMJV PS

SST

S3

	SST	SST	SST
Lucinges - Bas [lucbas1]	7:02		
Lucinges Place [lucplce1]	7:06		
Possy [lucposs1]	7:09		
Martigny [cramar1]	7:11		
Lossy - Place [cralopl1]	7:16		
Lossy - Bas [cralob1]	7:17		
Champ Moliáz [crachmo1]	7:19		
Jean Monnet P+R [vmomonn1]	7:31		
Lycée des Glières [annlgi1]	7:34		
Collège Lycée Saint-François [vlgfran1]	7:40		
Collège Paul Langevin [vlglang1]	7:43		
	LàV PS		
	SST	SST	SST
Collège Paul Langevin [vlglang2]	12:10	17:05	
Collège Lycée Saint-François [vlgfran2]	12:15	17:10	
Lycée des Glières [annlgi2]	12:30	17:15	
Jean Monnet P+R [vmomonn4]	12:47	17:17	17:40
Lycée des Glières [annlgi2]			17:45
Lucinges - Bas [lucbas4]	12:52	17:30	18:05
Lucinges Place [lucplce2]	12:54	17:35	18:10
Possy [lucposs2]	12:57	17:37	18:12
Martigny [cramar2]	13:00	17:40	18:15
Lossy - Place [cralopl2]	13:04	17:45	18:18
Lossy - Bas [cralob2]	13:05	17:46	18:19
Champ Moliáz [crachmo2]	13:07	17:50	18:21
	Me PS	LMJV PS	LMJV PS

S4

	SST	SST	SST
Moniaz [cermoni1]	7:00		
Saint Cergues - Stade [cerstad1]	7:11		
Bourjaillet [cerbour1]	7:12		
Saint-Cergues Gare [cergare1]	7:13		
Paconinges [juvpaco1]	7:15		
Juvigny - Les Fossats [juvfoss1]	7:16		
Juvigny - Chef Lieu [juvjuvi]	7:17		
Le Crêt [vlgcret1]	7:20		
Ville-la-Grand Eglise [vlgegli1]	7:22		
Collège Paul Langevin [vlglang3]	7:27		
Lycée des Glières [annlgi2]	7:37		
Jean Monnet P+R [vmomonn1]	7:42		
	LàV PS		
	SST	SST	SST
Jean Monnet P+R [vmomonn1]	12:00		17:15
Lycée des Glières [annlgi1]	12:05	16:10	17:17
Collège Paul Langevin [vlglang4]	12:15	16:20	17:25
Collège Lycée Saint-François [vlgfran2]	12:20	16:25	17:30
Le Crêt [vlgcret2]	12:22	16:32	17:32
Juvigny - Chef Lieu [juvjuvi2]	12:25	16:35	17:35
Juvigny - Les Fossats [juvfoss2]	12:26	16:36	17:36
Paconinges [juvpaco2]	12:27	16:37	17:37
Saint-Cergues Gare [cergare2]	12:29	16:39	17:39
Bourjaillet [cerbour2]	12:30	16:40	17:40
Saint Cergues - Stade [cerstad2]	12:31	16:41	17:41
Moniaz [cermon2]	12:40		17:50
	Me PS	LMJV PS	LMJV PS

S5**SST**

Etrembières Mairie [etrmair1]	8:03
-------------------------------	------

Les Îles [etriles1]	8:06
---------------------	------

Veyrier-Douane [etrdoua1]	8:08
---------------------------	------

Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche1]	8:09
-----------------------------------	------

LMJV PS

SST

Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche1]	16:40
-----------------------------------	-------

Veyrier-Douane [etrdoua2]	16:41
---------------------------	-------

Les Îles [etriles2]	16:42
---------------------	-------

Etrembières Mairie [etrmair2]	16:46
-------------------------------	-------

LMJV PS

Arrêts/Jours de semaine	Là V	Là V	Là V	Là V	Là S	Là S	Là S	Là S	Là V	Là S	Là S	Là S	Là S	Là S	Là S
	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST
Grandes Pièces	05:30	06:20	07:06	07:50	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:20	16:06	16:40	17:30
Crêt de la Croix	05:32	06:22	07:08	07:52	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:22	16:08	16:42	17:32
Etrembières Mairie	05:36	06:26	07:12	07:56	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:26	16:12	16:46	17:36
Les Îles	05:38	06:28	07:14	07:58	08:38	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:28	16:14	16:48	17:38
Veyrier - Douane	05:40	06:30	07:16	08:00	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:30	16:16	16:50	17:40
Pas de l'Echelle Ecole	05:41	06:31	07:17	08:01	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:31	16:17	16:51	17:41
Boulodrome Etrembières	05:43	06:33	07:19	08:03	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:33	16:19	16:53	17:43
Pas de l'Echelle Gare	05:45	06:35	07:21	08:05	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:35	16:21	16:55	17:45
Grandes Pièces	05:53	06:43	07:29	08:13	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:43	16:29	17:03	17:53

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V
Machilly Gare	06:20	07:20	08:15	09:15	10:15	11:10	12:15	13:15	14:15	15:15	16:20	17:20	18:15
Les Bussioz	06:21	07:21	08:16	09:16	10:16	11:11	12:16	13:16	14:16	15:16	16:21	17:21	18:16
Terret	06:23	07:23	08:18	09:18	10:18	11:13	12:18	13:18	14:18	15:18	16:23	17:23	18:18
Saint-Cergues Mairie	06:24	07:24	08:19	09:19	10:19	11:14	12:19	13:19	14:19	15:19	16:24	17:24	18:19
Ancienne Fruitière	06:26	07:26	08:21	09:21	10:21	11:16	12:21	13:21	14:21	15:21	16:26	17:26	18:21
Les Fontaines	06:27	07:27	08:22	09:22	10:22	11:17	12:22	13:22	14:22	15:22	16:27	17:27	18:22
La Cave aux Fées	06:28	07:28	08:23	09:23	10:23	11:18	12:23	13:23	14:23	15:23	16:28	17:28	18:23
Chandouze	06:30	07:30	08:25	09:25	10:25	11:20	12:25	13:25	14:25	15:25	16:30	17:30	18:25
Champ Béro	06:31	07:31	08:26	09:26	10:26	11:21	12:26	13:26	14:26	15:26	16:31	17:31	18:26
La Plantaz	06:32	07:32	08:27	09:27	10:27	11:22	12:27	13:27	14:27	15:27	16:32	17:32	18:27
Altéa P+R	06:34	07:34	08:29	09:29	10:29	11:24	12:29	13:29	14:29	15:29	16:34	17:34	18:29

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à S
Altéa	05:30	06:00	06:50	07:50	08:45	09:45	10:45	11:35	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45
La Plantaz	05:32	06:02	06:52	07:52	08:47	09:47	10:47	11:37	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47
Champ Béro	05:33	06:03	06:53	07:53	08:48	09:48	10:48	11:38	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48
Chandouze	05:34	06:04	06:54	07:54	08:49	09:49	10:49	11:39	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
La Cave aux Fées	05:36	06:06	06:56	07:56	08:51	09:51	10:51	11:41	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
Les Fontaines	05:37	06:07	06:57	07:57	08:52	09:52	10:52	11:42	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52
Ancienne Fruitière	05:38	06:08	06:58	07:58	08:53	09:53	10:53	11:43	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53
Saint-Cergues Mairie	05:40	06:10	07:00	08:00	08:55	09:55	10:55	11:45	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55
Terret	05:41	06:11	07:01	08:01	08:56	09:56	10:56	11:46	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56
Les Bussioz	05:43	06:13	07:03	08:03	08:58	09:58	10:58	11:48	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58
Machilly Gare	05:44	06:14	07:04	08:04	08:59	09:59	10:59	11:49	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V
ALTEA	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30
LES FOSSATS	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35
GARE SAINT CERGUÉS	05:39	06:39	07:39	08:39	09:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39
CHARRIÈRE HAUT	05:42	06:42	07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42
VILLAGÉ DU BOIS	05:44	06:44	07:44	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44
DOMBRES	05:46	06:46	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46
CHEMENOUDS	05:57	06:57	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
ARMAZ	05:59	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59
CHEZ PALLUD	06:01	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01
CHEZ BLONDET	06:02	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02
LUCINGES PLACE	06:04	07:04	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04
LES EAUX VIVES	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08
BELLEVUE	06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
LOSSY PLACE	06:18	07:18	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
LES ROSSÉS	06:23	07:23	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23
ALTEA	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25

Arrêts/Jours de semaine	Là V	Là V	Là V	Là S	Là S	Là S	Là S	Là V	Là S	Là S	Là S	Là S	Là V
PEV		06:10	07:10	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20
LES ROSSES		06:15	07:15	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25
LOSSY PLACE		06:20	07:20	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30
MARTIGNY		06:22	07:22	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32
CHEZ COTTET		06:24	07:24	08:34	09:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34
CHEZ PALLUD		06:26	07:26	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36
CHEZ BLONDET	05:30	06:30	07:30	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40
BELLEVUE	05:31	06:31	07:31	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41
LES EAUX VIVES	05:33	06:33	07:33	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43
CHEZ PIULET	05:35	06:35	07:35	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45
LUCINGES PLACE	05:39	06:39	07:39	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
CORTENAZ	05:41	06:41	07:41	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
LUCINGES BAS	05:42	06:42	07:42	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52
LES CHAVANNES	05:44	06:44	07:44	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54
ALLUAZ	05:47	06:47	07:47	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
CLOS BAILLY	05:53	06:53	07:53	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
BONNE CENTRE	05:56	06:56	07:56	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06
PAE DE LA MENOGE	05:57	06:57	07:57	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07
LA BERGUE	05:59	06:59	07:59	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09
PEV	06:04	07:04	08:04	09:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14

Arrêts	Correspondance	Horaires			
Gare-Annemasse	DA	9:00	11:10	14:10	16:10
Hôtel des Impôts	DA	9:08	11:18	14:18	16:18
La Bergue		9:18	11:28	14:28	16:28
Hôpital Findrol		9:30	11:40	14:40	16:40

Arrêts	Correspondance	Horaires			
Hôpital Findrol		10:00	12:00	15:00	17:00
La Bergue		10:12	12:12	15:12	17:12
Hôtel des Impôts	DA	10:22	12:22	15:22	17:22
Gare-Annemasse	DA	10:30	12:30	15:30	17:30

Ligne 4

Lundi à vendredi P5		60		part SST		24																												
Arrivée TER/LEX de Anney/La Roche LV	6:40	7:10	7:29	-	8:29	8:59	-	9:59	-	10:59	-	12:00	-	12:59	-	13:59	-	14:40	-	16:40	-	17:40	-	18:40	18:59	-	19:59	-						
Arrivée TER/LEX de Coppel LV	6:40	7:10	7:25	7:55	8:25	9:03	9:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	12:55	13:25	14:03	14:33	15:10	15:40	16:30	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:03	19:33	20:03	20:33	21:10				
Arrivée Tram T13 de Lancy	6:26	7:01	7:11	7:42	8:11	8:59	9:23	9:53	10:26	10:54	11:18	11:51	12:23	12:55	13:16	13:48	14:21	15:03	15:25	16:01	16:39	16:59	17:28	18:06	18:25	19:02	19:20	19:48	-	-				
Lycée Salève	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
École Pas de l'Échelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Coursus sous-traités																																		
Pas-de-l'Échelle École [étroite]	6:25	6:55	7:05	7:35	8:05	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:05	13:45	14:15	14:55	15:15	15:50	16:20	16:45	17:15	17:55	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	21:00				
Yvettes-Douane [étroite]	6:26	6:56	7:06	7:36	8:06	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:06	13:46	14:16	14:57	15:17	15:52	16:22	16:47	17:17	17:57	18:17	18:47	19:17	19:46	20:16	21:01				
Les Les [étroite]	6:28	6:58	7:10	7:39	8:10	8:50	9:19	9:49	10:19	10:48	11:19	11:48	12:18	12:48	13:09	13:49	14:19	15:00	15:21	15:55	16:27	16:51	17:21	18:01	18:21	18:51	19:19	19:48	20:19	21:04				
Entreprises Maine [étroite]	6:32	7:02	7:18	7:45	8:17	8:56	9:25	9:55	10:25	10:54	11:24	11:52	12:22	12:52	13:15	13:54	14:25	15:06	15:31	16:02	16:38	16:58	17:29	18:09	18:29	18:58	19:25	19:55	20:25	21:10				
Maison Blanche [étroite]	6:34	7:04	7:20	7:47	8:19	8:58	9:28	9:57	10:27	10:56	11:26	11:54	12:24	12:54	13:17	13:56	14:27	15:09	15:34	16:05	16:41	17:02	17:32	18:12	18:32	19:01	19:28	19:58	20:28	21:13				
Port d'Entreprises [étroite]	6:37	7:07	7:23	7:50	8:22	9:01	9:31	10:00	10:30	10:59	11:29	11:57	12:27	12:57	13:20	13:59	14:30	15:12	15:37	16:08	16:44	17:05	17:35	18:15	18:35	19:04	19:31	20:01	20:31	21:16				
Lycée Professionnel [étroite]	6:40	7:10	7:26	7:53	8:25	9:04	9:34	10:03	10:33	11:02	11:32	12:00	12:30	13:00	13:23	14:02	14:33	15:15	15:40	16:11	16:47	17:08	17:38	18:18	18:38	19:07	19:34	20:04	20:34	21:19				
Saint-André [étroite]	6:42	7:12	7:28	7:55	8:27	9:06	9:36	10:05	10:35	11:04	11:34	12:02	12:32	13:02	13:25	14:04	14:35	15:17	15:42	16:13	16:49	17:10	17:40	18:20	18:40	19:09	19:36	20:06	20:36	21:21				
Clos Fleury [étroite]	6:43	7:13	7:29	7:56	8:28	9:07	9:37	10:06	10:36	11:05	11:35	12:03	12:33	13:03	13:26	14:05	14:36	15:18	15:43	16:14	16:50	17:11	17:41	18:21	18:41	19:10	19:37	20:07	20:37	21:22				
Baron de Loix [étroite]	6:44	7:14	7:30	7:57	8:29	9:08	9:38	10:07	10:37	11:06	11:36	12:04	12:34	13:04	13:27	14:06	14:37	15:19	15:44	16:15	16:51	17:12	17:42	18:22	18:42	19:11	19:38	20:08	20:38	21:23				
École Fraternelle [étroite]	6:47	7:17	7:33	8:00	8:32	9:11	9:40	10:10	10:39	11:08	11:38	12:07	12:36	13:06	13:30	14:08	14:40	15:22	15:47	16:18	16:54	17:15	17:45	18:25	18:44	19:13	19:40	20:10	20:40	21:25				
Gare Rotonde [étroite]	6:50	7:21	7:37	8:04	8:36	9:15	9:44	10:13	10:43	11:12	11:41	12:10	12:39	13:09	13:34	14:11	14:43	15:25	15:50	16:22	16:58	17:19	17:49	18:29	18:47	19:15	19:42	20:12	20:42	21:27				
Albert Hénon [étroite]	6:52	7:23	7:40	8:06	8:39	9:18	9:47	10:16	10:45	11:14	11:44	12:12	12:42	13:11	13:36	14:14	14:45	15:28	15:53	16:25	17:01	17:22	17:52	18:31	18:49	19:17	19:44	20:14	20:44	21:29				
Port-Neuf [étroite]	6:54	7:25	7:42	8:08	8:41	9:20	9:49	10:18	10:47	11:16	11:46	12:14	12:44	13:13	13:38	14:16	14:47	15:30	15:55	16:27	17:03	17:24	17:54	18:33	18:51	19:19	19:46	20:16	20:46	21:31				
Ville-la-Grand-Eglise [étroite]	6:56	7:27	7:44	8:10	8:43	9:22	9:51	10:20	10:50	11:19	11:48	12:16	12:46	13:16	13:40	14:18	14:50	15:32	15:58	16:29	17:06	17:26	17:56	18:35	18:53	19:21	19:48	20:18	20:48	21:33				
Collège Paul Lanzevin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Lycée Salève	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
École Pas de l'Échelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Arrivée TER/LEX de Anney/La Roche LV	6:30	6:40	-	7:29	7:59	8:29	8:59	-	9:59	-	10:59	-	12:00	-	12:59	-	13:59	-	14:59	-	15:59	-	17:29	17:59	18:29	18:59	-	19:59	-	-	-			
Arrivée TER/LEX de Coppel LV	6:10	6:40	-	7:33	8:03	8:25	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	12:00	12:25	12:55	13:25	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:10	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	-	-			
Arrivée Tram T13 de Lancy	6:23	-	-	7:23	7:42	8:01	8:31	8:59	9:32	10:04	10:26	10:54	11:29	12:02	12:34	12:55	13:27	14:10	14:42	15:14	15:36	16:07	16:39	17:19	17:37	18:06	18:43	19:11	19:38	-	-			
Collège Paul Lanzevin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Lycée Salève	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
École Pas de l'Échelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Coursus sous-traités																																		
Près des Plans [étroite]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Debutay [étroite]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Collège Paul Lanzevin [étroite]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ville-la-Grand-Eglise [étroite]	6:25	6:55	7:30	7:45	8:10	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:10	12:35	13:05	13:35	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:20	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	21:00				
Port-Neuf [étroite]	6:26	6:56	7:31	7:46	8:11	8:36	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:11	12:36	13:06	13:36	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:21	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46	20:16	21:01				
Yvettes-Douane [étroite]	6:28	6:58	7:33	7:48	8:13	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:13	12:38	13:08	13:38	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:23	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	21:03				
Gare Rotonde [étroite]	6:30	7:00	7:35	7:50	8:15	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:15	12:40	13:10	13:40	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:25	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	21:05				
École Fraternelle [étroite]	6:32	7:02	7:37	7:52	8:17	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:17	12:42	13:12	13:42	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:27	17:52	18:22	18:52	19:22	19:52	20:22	21:07				
Baron de Loix [étroite]	6:33	7:03	7:18	7:43	8:13	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:13	12:38	13:08	13:38	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:23	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	21:03				
Clos Fleury [étroite]	6:34	7:04	7:39	7:54	8:19	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:19	12:44	13:14	13:44	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:29	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	21:09				
Saint-André [étroite]	6:35	7:05	7:40	7:55	8:20	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:20	12:45	13:15	13:45	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:30	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25	21:10				
Lycée Professionnel [étroite]	6:37	7:07	7:42	7:57	8:22	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:22	12:47	13:17	13:47	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:32	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:27	21:12				
Port d'Entreprises [étroite]	6:40	7:10	7:45	8:00	8:25	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:25	12:50	13:20	13:50	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:35	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:15				
Maison Blanche [étroite]	6:42	7:12	7:47	8:02	8:27	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:27	12:52	13:22	13:52	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:37	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	21:17				
Entreprises Maine [étroite]	6:43	7:13	7:48	8:03	8:28	8:53	9:23	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:28	12:53	13:23	13:53	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:38	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	20:33	21:18				
Yvettes-Douane [étroite]	6:47	7:18	7:54	8:07	8:32	8:57	9:27	9:57	10:27	10:57	11:27	11:57	12:32	12:57	13:27	13:57	14:37	15:07																

Ligne 9

part SST
Lundi à vendredi PS 40 80%

Lycée Jean Monnet
 Collège Paul Emile Victor

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST		
Lossy - Place	6:05	-	7:00	-	8:00	-	-	10:30	-	12:01	-	14:36	-	16:11	-	17:11	-	18:06	-	19:11
Martigny	6:09	-	7:04	-	8:04	-	-	10:34	-	12:05	-	14:40	-	16:15	-	17:15	-	18:10	-	19:15
Possy	6:13	-	7:08	-	8:08	-	-	10:38	-	12:09	-	14:44	-	16:19	-	17:19	-	18:14	-	19:19
Lucinges Place	6:15	-	7:10	-	8:10	-	-	10:40	-	12:11	-	14:46	-	16:21	-	17:21	-	18:16	-	19:21
Lucinges - Bas	6:20	-	7:15	-	8:15	-	-	10:45	-	12:16	-	14:51	-	16:26	-	17:26	-	18:21	-	19:26
La Bergue	6:24	-	7:19	-	8:19	-	-	10:49	-	12:20	-	14:55	-	16:30	-	17:30	-	18:25	-	19:30
Route de Borly	6:26	-	7:21	-	8:21	-	-	10:51	-	12:22	-	14:57	-	16:32	-	17:32	-	18:27	-	19:32
Vert Village	6:26	-	7:21	-	8:21	-	-	10:51	-	12:22	-	14:57	-	16:32	-	17:32	-	18:27	-	19:32
Cranves-Sales Mairie	6:27	-	7:22	-	8:22	-	-	10:52	-	12:23	-	14:58	-	16:33	-	17:33	-	18:28	-	19:33
Picolettes	6:28	-	7:23	-	8:23	-	-	10:53	-	12:24	-	14:59	-	16:34	-	17:34	-	18:29	-	19:34
Collège Paul-Emile Victor	6:30	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:30	10:55	11:30	12:25	13:30	15:00	15:30	16:35	16:55	17:35	17:55	18:30	18:55	19:35
Picolettes	-	6:57	-	7:57	-	8:57	9:32	-	11:32	-	13:32	-	15:32	-	16:57	-	17:57	-	18:57	-
Cranves-Sales Mairie	-	6:58	-	7:58	-	8:58	9:33	-	11:33	-	13:33	-	15:33	-	16:58	-	17:58	-	18:58	-
Collège Paul-Emile Victor	-	7:00	-	8:00	-	9:00	9:35	-	11:35	-	13:35	-	15:35	-	17:00	-	18:00	-	19:00	-
Complexe Sportif	6:32	7:01	7:27	8:01	8:27	9:01	9:36	10:57	11:36	12:27	13:36	15:02	15:36	16:37	17:01	17:37	18:01	18:32	19:01	19:37
Collège Vétraz	-	7:30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Z.I. Borly	6:33	7:02	7:37	8:02	8:28	9:02	9:37	10:58	11:37	12:28	13:37	15:03	15:37	16:38	17:02	17:38	18:02	18:33	19:02	19:38
La Rape	6:34	7:03	7:38	8:03	8:29	9:03	9:38	10:59	11:38	12:30	13:39	15:04	15:38	16:39	17:03	17:39	18:04	18:35	19:04	19:40
Corly	6:36	7:05	7:40	8:05	8:31	9:05	9:40	11:01	11:40	12:32	13:41	15:06	15:40	16:41	17:05	17:41	18:06	18:37	19:06	19:42
Hutins	6:37	7:06	7:41	8:06	8:32	9:06	9:41	11:02	11:41	12:33	13:42	15:07	15:41	16:42	17:06	17:42	18:07	18:38	19:07	19:43
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	6:39	7:08	7:43	8:08	8:34	9:08	9:43	11:04	11:43	12:35	13:44	15:09	15:43	16:44	17:08	17:44	18:09	18:40	19:09	19:45
Collonges-Marronniers	6:40	7:09	7:44	8:09	8:35	9:09	9:44	11:05	11:44	12:36	13:45	15:10	15:44	16:45	17:09	17:45	18:10	18:41	19:10	19:46
Nous-Aussi	6:41	7:10	7:45	8:10	8:36	9:10	9:45	11:06	11:45	12:37	13:46	15:11	15:45	16:46	17:10	17:46	18:11	18:42	19:11	19:47
Cèdre	6:42	7:11	7:46	8:11	8:37	9:11	9:46	11:07	11:46	12:38	13:47	15:12	15:46	16:47	17:11	17:47	18:12	18:43	19:12	19:48
Europe	6:42	7:11	7:46	8:11	8:37	9:11	9:46	11:07	11:46	12:38	13:47	15:12	15:46	16:47	17:11	17:47	18:12	18:43	19:12	19:48
Jean Monnet P+R	6:43	7:12	7:47	8:12	8:38	9:12	9:47	11:08	11:47	12:39	13:48	15:13	15:47	16:48	17:12	17:48	18:13	18:44	19:13	19:49

Lycée Jean Monnet
 Collège Paul Emile Victor

intervalle 00:29 00:35 00:25 00:26 00:34 00:35 01:21 00:39 00:51 01:09 01:26 00:34 01:01 00:24 00:36 00:24 00:31 00:29 00:36

Lycée Jean Monnet
 Collège Paul Emile Victor

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	
Jean Monnet P+R	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:30	10:30	11:05	12:00	13:05	14:30	15:05	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00
Europe	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:31	10:31	11:06	12:01	13:06	14:31	15:06	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01
Cèdre	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:32	10:32	11:07	12:02	13:07	14:32	15:07	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02
Nous-Aussi	6:03	6:33	7:03	7:33	8:03	8:33	9:33	10:33	11:08	12:03	13:08	14:33	15:08	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03
Collonges-Marronniers	6:05	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:35	10:35	11:10	12:05	13:10	14:35	15:10	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	6:06	6:36	7:06	7:36	8:06	8:36	9:36	10:36	11:11	12:06	13:11	14:36	15:11	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06
Hutins	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:37	10:37	11:12	12:07	13:12	14:37	15:12	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07
Corly	6:09	6:39	7:09	7:40	8:10	8:40	9:39	10:39	11:14	12:09	13:14	14:39	15:14	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09
La Rape	6:10	6:40	7:10	7:41	8:11	8:41	9:40	10:40	11:15	12:10	13:15	14:40	15:15	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10
Z.I. Borly	6:12	6:42	7:12	7:43	8:13	8:43	9:42	10:42	11:17	12:12	13:17	14:42	15:17	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12
Collège Vétraz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Complexe Sportif	6:13	6:43	7:14	7:45	8:14	8:44	9:43	10:43	11:18	12:13	13:18	14:43	15:18	16:13	16:43	17:22	17:43	18:13	18:43	19:13
Collège Paul-Emile Victor	6:14	6:44	7:15	7:46	8:15	8:45	9:44	10:44	11:19	12:14	13:19	14:44	15:19	16:14	16:44	17:23	17:44	18:14	18:44	19:14
Picolettes	6:16	6:46	7:17	7:48	8:17	8:47	9:46	10:46	11:21	12:16	13:20	14:45	15:20	16:15	16:45	17:24	17:45	18:15	18:45	19:15
Cranves-Sales Mairie	6:17	6:47	7:18	7:49	8:18	8:48	9:47	10:47	11:22	12:17	13:21	14:46	15:21	16:16	16:46	17:25	17:46	18:16	18:46	19:16
Collège Paul-Emile Victor	-	6:48	-	7:50	-	8:49	9:48	-	11:23	-	13:22	-	15:22	-	16:47	-	17:47	-	18:47	-
Vert Village	6:17	-	7:18	-	8:18	-	-	10:47	-	12:17	-	14:46	-	16:16	-	17:25	-	18:16	-	19:16
Route de Borly	6:18	-	7:19	-	8:19	-	-	10:48	-	12:18	-	14:47	-	16:17	-	17:26	-	18:17	-	19:17
La Bergue	6:20	-	7:21	-	8:21	-	-	10:50	-	12:20	-	14:49	-	16:19	-	17:28	-	18:19	-	19:19
Lucinges - Bas	6:24	-	7:25	-	8:25	-	-	10:54	-	12:24	-	14:53	-	16:23	-	17:32	-	18:23	-	19:23
Lucinges Place	6:29	-	7:30	-	8:30	-	-	10:59	-	12:29	-	14:58	-	16:28	-	17:37	-	18:28	-	19:28
Possy	6:31	-	7:32	-	8:32	-	-	11:01	-	12:31	-	15:00	-	16:30	-	17:39	-	18:30	-	19:30
Martigny	6:34	-	7:35	-	8:35	-	-	11:04	-	12:34	-	15:03	-	16:33	-	17:42	-	18:33	-	19:33
Lossy - Place	6:39	-	7:40	-	8:40	-	-	11:09	-	12:39	-	15:08	-	16:38	-	17:47	-	18:38	-	19:38

Lycée Jean Monnet
 Collège Paul Emile Victor

part SST
Samedi - Année 20 100%

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST
Collège Paul-Emile Victor	6:30	7:30	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	17:30	18:30	19:30
Complexe Sportif	6:32	7:32	8:32	10:32	12:32	14:32	16:32	17:32	18:32	19:32
Z.I. Borly	6:33	7:33	8:33	10:33	12:33	14:33	16:33	17:33	18:33	19:33
La Rape	6:35	7:35	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35	17:35	18:35	19:35
Corly	6:36	7:36	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	17:36	18:36	19:36
Hutins	6:37	7:37	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37	17:37	18:37	19:37
Vétraz-Monthoux Chef-lieu	6:38	7:38	8:38	10:38	12:39	14:39	16:38	17:39	18:39	19:39
Collonges-Marronniers	6:40	7:40	8:40	10:40	12:41	14:41	16:40	17:41	18:41	19:41
Nous-Aussi	6:41	7:41	8:41	10:41	12:42	14:42	16:41	17:42	18:42	19:42
Cèdre	6:43	7:43	8:43	10:43	12:44	14:44	16:43	17:44	18:44	19:44
Europe	6:44	7:44	8:44	10:44	12:45	14:45	16:44	17:45	18:45	19:45
Jean Monnet P+R	6:45	7:45	8:45	10:45	12:46	14:46	16:45	17:46	18:46	19:46
Picolettes	6:46	7:46	8:46	10:46	12:47	14:47	16:46	17:47	18:47	19:47
Cranves-Sales Mairie	6:46	7:46	8:46	10:46	12:47	14:47	16:46	17:47	18:47	19:47
Collège Paul-Emile Victor	6:47	7:47	8:47	10:47	12:48	14:48	16:47	17:48	18:48	19:48

Courses sous-traitées	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	
Jean Monnet P+R	6:00	7:00	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00	19:00
Europe	6:01	7:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	17:01	18:01	19:01
Cèdre	6:02	7:02	8:02	10:02	12:02	14:02	16:02	17:02	18:02	19:02
Nous-Aussi	6:03	7:03	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	17:03	18:03	19:03
Collonges-Marronniers	6:05	7:05	8:05	1						

Ligne DA

Dimanche

Arrivée TER/LEX de Anney/La Roche D	7:59	8:40	-	9:59	-	10:59	-	12:00	-	12:59	-	13:59	-	14:59	-	15:59	-	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	-	19:59	-	20:59
Arrivée TER/LEX de Coppet D	8:03	8:40	9:25	9:55	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	20:33	21:03
Arrivée Tram T17 de Lancy	-	8:21	-	-	10:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Gaillard-Fossard	7:41	8:20	9:00	9:35	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40
Martinet	7:42	8:21	9:01	9:36	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	19:41	20:11	20:41
Feux-Follets	7:43	8:22	9:02	9:37	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	20:42
Gaillard Eglise	7:44	8:23	9:03	9:38	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13	19:43	20:13	20:43
Bossonnets	7:44	8:23	9:03	9:38	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14	20:43
Gaillard Poste	7:45	8:24	9:04	9:39	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	20:44
Gaillard Marché	7:47	8:26	9:06	9:41	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:16	20:46
Moillesulaz	7:47	8:26	9:06	9:41	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:16	20:46
Moillesulaz	7:48	8:27	9:07	9:42	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:17	20:47
Gaillard Marché	7:49	8:28	9:08	9:43	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49	20:18	20:48
Louis Simon	7:50	8:29	9:09	9:44	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	20:49
Brouaz HPPS	7:53	8:33	9:13	9:48	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:23	20:53
Louis Lachenal	7:55	8:34	9:14	9:49	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25	20:54
Croix d'Ambilly	7:56	8:36	9:16	9:51	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:26	20:56
Parc Montessuit	7:58	8:38	9:18	9:53	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:28	20:58
Chablais Parc	8:01	8:40	9:20	9:55	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:31	21:01
Gare Annemasse	8:02	8:41	9:21	9:56	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	20:32	21:02
République	8:05	8:44	9:24	9:59	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:35	21:04
Allobroges	8:06	8:45	9:25	10:00	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:07	20:36	21:05
Tournelles	8:07	8:46	9:26	10:01	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:08	20:37	21:06
Romagny	8:08	8:47	9:27	10:02	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:09	20:38	21:07
Place de l'Etoile	8:09	8:48	9:28	10:03	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:39	20:08	20:37	21:08
Lycée des Glières	8:11	8:50	9:30	10:05	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:41	20:11	20:40	21:10
Verdun	8:13	8:52	9:32	10:07	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:42	20:12	20:41	21:11
Léman	8:14	8:53	9:33	10:08	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:44	20:14	20:43	21:13
Jean Monnet P+R	8:16	8:55	9:35	10:10	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:45	20:15	20:44	21:14
Livron - De Gaulle	8:17	8:56	9:36	10:11	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:46	20:16	20:45	21:15
Charcot	8:17	8:56	9:36	10:12	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:47	20:16	20:45	21:15
Livron	8:18	8:57	9:37	10:13	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:20	16:50	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:48	20:17	20:46	21:16
Île-de-France	8:19	8:58	9:38	10:13	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:48	20:17	20:46	21:17
Hôtel des Impôts	8:20	8:59	9:39	10:15	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:22	16:52	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21	19:50	20:19	20:48	21:18
Sous-Cassan	8:21	9:00	9:40	10:16	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:23	16:53	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:51	20:20	20:49	21:19
Jean Mermoz	8:21	9:00	9:40	10:16	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:23	16:53	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:51	20:20	20:49	21:19
Résistance	8:22	9:01	9:41	10:17	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23	19:51	20:21	20:50	21:19
Mont Rond	8:23	9:02	9:42	10:18	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:52	20:21	20:50	21:20
Coqueloup	8:24	9:03	9:43	10:19	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:53	20:22	20:51	21:20
Collège Paul Langevin	8:24	9:03	9:43	10:19	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:26	16:56	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:54	20:23	20:52	21:22
Debussy	8:25	9:04	9:44	10:20	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:54	20:24	20:53	21

S1

	SST	SST
Maison Blanche [etrblan1]	7:21	
Etrembières Mairie [etrmair1]	7:22	
Les Îles [etriles1]	7:25	
Pas-de-l'Echelle Gare [etrgare1]	7:33	
Boulodrome [etrboul1]	7:35	
Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche3]	7:36	
Veyrier-Douane [etrdoua2]	7:37	
Les Îles [etriles2]	7:42	
Collège Jacques Prévert [gaiprev1]	7:50	
	LàV PS	
	SST	SST
Collège Jacques Prévert [gaiprev2]	12:35	16:45
Les Îles [etriles3]	12:37	16:47
Pas-de-l'Echelle Gare [etrgare2]	12:44	16:54
Boulodrome [etrboul2]	12:46	16:56
Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche4]	12:47	16:57
Veyrier-Douane [etrdoua4]	12:48	16:58
Les Îles [etriles4]	12:52	17:02
Etrembières Mairie [etrmair2]	13:00	17:10
Maison Blanche [etrblan2]	13:02	17:12
	Me PS	LMJV PS

S2

	SST	SST
La Plantaz [craplan1]	7:33	
Champ Bérou [cracham1]	7:35	
Chandouze [craouze1]	7:37	
Lossy - Place [cralopl1]	7:50	
Lossy - Bas [cralob1]	7:51	
Champ Moliáz [crachmo1]	7:53	
Lucinges - Bas [lucbas1]		7:40
Lucinges Place [lucplce1]		7:45
Possy [lucposs1]		7:48
Martigny [cramar1]		7:51
Collège Paul-Emile Victor [cravict1]	8:05	8:05
	LàV PS	LàV PS
	SST	SST
Collège Paul-Emile Victor [cravict2]	12:20	17:05
Lucinges - Bas [lucbas4]	12:35	17:20
Lucinges Place [lucplce2]	12:37	17:22
Possy [lucposs2]	12:39	17:24
Martigny [cramar2]	12:41	17:26
Lossy - Place [cralopl2]	12:43	17:28
Lossy - Bas [cralob2]	12:44	17:29
Champ Moliáz [crachmo2]	12:47	17:32
Chandouze [craouze2]	13:00	17:45
Champ Bérou [cracham2]	13:02	17:47
La Plantaz [craplan2]	13:07	17:52
	Me PS	LMJV PS

SST

S3

	SST	SST	SST
Lucinges - Bas [lucbas1]	7:02		
Lucinges Place [lucplce1]	7:06		
Possy [lucposs1]	7:09		
Martigny [cramar1]	7:11		
Lossy - Place [cralopl1]	7:16		
Lossy - Bas [cralob1]	7:17		
Champ Moliáz [crachmo1]	7:19		
Jean Monnet P+R [vmomonn1]	7:31		
Lycée des Glières [annlgi1]	7:34		
Collège Lycée Saint-François [vlgfran1]	7:40		
Collège Paul Langevin [vlglang1]	7:43		
	LàV PS		
	SST	SST	SST
Collège Paul Langevin [vlglang2]	12:10	17:05	
Collège Lycée Saint-François [vlgfran2]	12:15	17:10	
Lycée des Glières [annlgi2]	12:30	17:15	
Jean Monnet P+R [vmomonn4]	12:47	17:17	17:40
Lycée des Glières [annlgi2]			17:45
Lucinges - Bas [lucbas4]	12:52	17:30	18:05
Lucinges Place [lucplce2]	12:54	17:35	18:10
Possy [lucposs2]	12:57	17:37	18:12
Martigny [cramar2]	13:00	17:40	18:15
Lossy - Place [cralopl2]	13:04	17:45	18:18
Lossy - Bas [cralob2]	13:05	17:46	18:19
Champ Moliáz [crachmo2]	13:07	17:50	18:21
	Me PS	LMJV PS	LMJV PS

S4

	SST	SST	SST
Moniaz [cermoni1]	7:00		
Saint Cergues - Stade [cerstad1]	7:11		
Bourjaillet [cerbour1]	7:12		
Saint-Cergues Gare [cergare1]	7:13		
Paconinges [juvpaco1]	7:15		
Juvigny - Les Fossats [juvfoss1]	7:16		
Juvigny - Chef Lieu [juvjuvi]	7:17		
Le Crêt [vlgcret1]	7:20		
Ville-la-Grand Eglise [vlgegli1]	7:22		
Collège Paul Langevin [vlglang3]	7:27		
Lycée des Glières [annlgi2]	7:37		
Jean Monnet P+R [vmomonn1]	7:42		
	LàV PS		
	SST	SST	SST
Jean Monnet P+R [vmomonn1]	12:00		17:15
Lycée des Glières [annlgi1]	12:05	16:10	17:17
Collège Paul Langevin [vlglang4]	12:15	16:20	17:25
Collège Lycée Saint-François [vlgfran2]	12:20	16:25	17:30
Le Crêt [vlgcret2]	12:22	16:32	17:32
Juvigny - Chef Lieu [juvjuvi2]	12:25	16:35	17:35
Juvigny - Les Fossats [juvfoss2]	12:26	16:36	17:36
Paconinges [juvpaco2]	12:27	16:37	17:37
Saint-Cergues Gare [cergare2]	12:29	16:39	17:39
Bourjaillet [cerbour2]	12:30	16:40	17:40
Saint Cergues - Stade [cerstad2]	12:31	16:41	17:41
Moniaz [cermon2]	12:40		17:50
	Me PS	LMJV PS	LMJV PS

S5**SST**

Etrembières Mairie [etrmair1]	8:03
-------------------------------	------

Les Îles [etriles1]	8:06
---------------------	------

Veyrier-Douane [etrdoua1]	8:08
---------------------------	------

Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche1]	8:09
-----------------------------------	------

LMJV PS

SST

Pas-de-l'Echelle Ecole [etreche1]	16:40
-----------------------------------	-------

Veyrier-Douane [etrdoua2]	16:41
---------------------------	-------

Les Îles [etriles2]	16:42
---------------------	-------

Etrembières Mairie [etrmair2]	16:46
-------------------------------	-------

LMJV PS

Arrêts/Jours de semaine	Là V	Là V	Là V	Là V	Là S	Là S	Là S	Là S	Là V	Là S	Là S	Là S	Là S	Là S	Là S
	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST	SST
Grandes Pièces	05:30	06:20	07:06	07:50	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:20	16:06	16:40	17:30
Crêt de la Croix	05:32	06:22	07:08	07:52	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:22	16:08	16:42	17:32
Etrembières Mairie	05:36	06:26	07:12	07:56	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:26	16:12	16:46	17:36
Les Îles	05:38	06:28	07:14	07:58	08:38	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:28	16:14	16:48	17:38
Veyrier - Douane	05:40	06:30	07:16	08:00	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:30	16:16	16:50	17:40
Pas de l'Echelle Ecole	05:41	06:31	07:17	08:01	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:31	16:17	16:51	17:41
Boulodrome Etrembières	05:43	06:33	07:19	08:03	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:33	16:19	16:53	17:43
Pas de l'Echelle Gare	05:45	06:35	07:21	08:05	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:35	16:21	16:55	17:45
Grandes Pièces	05:53	06:43	07:29	08:13	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:43	16:29	17:03	17:53

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V
Machilly Gare	06:20	07:20	08:15	09:15	10:15	11:10	12:15	13:15	14:15	15:15	16:20	17:20	18:15
Les Bussioz	06:21	07:21	08:16	09:16	10:16	11:11	12:16	13:16	14:16	15:16	16:21	17:21	18:16
Terret	06:23	07:23	08:18	09:18	10:18	11:13	12:18	13:18	14:18	15:18	16:23	17:23	18:18
Saint-Cergues Mairie	06:24	07:24	08:19	09:19	10:19	11:14	12:19	13:19	14:19	15:19	16:24	17:24	18:19
Ancienne Fruitière	06:26	07:26	08:21	09:21	10:21	11:16	12:21	13:21	14:21	15:21	16:26	17:26	18:21
Les Fontaines	06:27	07:27	08:22	09:22	10:22	11:17	12:22	13:22	14:22	15:22	16:27	17:27	18:22
La Cave aux Fées	06:28	07:28	08:23	09:23	10:23	11:18	12:23	13:23	14:23	15:23	16:28	17:28	18:23
Chandouze	06:30	07:30	08:25	09:25	10:25	11:20	12:25	13:25	14:25	15:25	16:30	17:30	18:25
Champ Bérou	06:31	07:31	08:26	09:26	10:26	11:21	12:26	13:26	14:26	15:26	16:31	17:31	18:26
La Plantaz	06:32	07:32	08:27	09:27	10:27	11:22	12:27	13:27	14:27	15:27	16:32	17:32	18:27
Altéa P+R	06:34	07:34	08:29	09:29	10:29	11:24	12:29	13:29	14:29	15:29	16:34	17:34	18:29

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à S
Altéa	05:30	06:00	06:50	07:50	08:45	09:45	10:45	11:35	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45
La Plantaz	05:32	06:02	06:52	07:52	08:47	09:47	10:47	11:37	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47
Champ Bérou	05:33	06:03	06:53	07:53	08:48	09:48	10:48	11:38	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48
Chandouze	05:34	06:04	06:54	07:54	08:49	09:49	10:49	11:39	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
La Cave aux Fées	05:36	06:06	06:56	07:56	08:51	09:51	10:51	11:41	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
Les Fontaines	05:37	06:07	06:57	07:57	08:52	09:52	10:52	11:42	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52
Ancienne Fruitière	05:38	06:08	06:58	07:58	08:53	09:53	10:53	11:43	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53
Saint-Cergues Mairie	05:40	06:10	07:00	08:00	08:55	09:55	10:55	11:45	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55
Terret	05:41	06:11	07:01	08:01	08:56	09:56	10:56	11:46	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56
Les Bussioz	05:43	06:13	07:03	08:03	08:58	09:58	10:58	11:48	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58
Machilly Gare	05:44	06:14	07:04	08:04	08:59	09:59	10:59	11:49	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59

Arrêts/Jours de semaine	L à V	L à V	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	L à V
ALTEA	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30
LES FOSSATS	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35
GARE SAINT CERGUÉS	05:39	06:39	07:39	08:39	09:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39
CHARRIÈRE HAUT	05:42	06:42	07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42
VILLAGÉ DU BOIS	05:44	06:44	07:44	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44
DOMBRES	05:46	06:46	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46
CHEMENOUDS	05:57	06:57	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
ARMAZ	05:59	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59
CHEZ PALLUD	06:01	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01
CHEZ BLONDET	06:02	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02
LUCINGES PLACE	06:04	07:04	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04
LES EAUX VIVES	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08
BELLEVUE	06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
LOSSY PLACE	06:18	07:18	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
LES ROSSÉS	06:23	07:23	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23
ALTEA	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25

Arrêts/Jours de semaine	Là V	Là V	Là V	Là S	Là S	Là S	Là S	Là V	Là S	Là S	Là S	Là S	Là V
PEV		06:10	07:10	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20
LES ROSSES		06:15	07:15	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25
LOSSY PLACE		06:20	07:20	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30
MARTIGNY		06:22	07:22	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32
CHEZ COTTET		06:24	07:24	08:34	09:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34
CHEZ PALLUD		06:26	07:26	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36
CHEZ BLONDET	05:30	06:30	07:30	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40
BELLEVUE	05:31	06:31	07:31	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41
LES EAUX VIVES	05:33	06:33	07:33	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43
CHEZ PIULET	05:35	06:35	07:35	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45
LUCINGES PLACE	05:39	06:39	07:39	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
CORTENAZ	05:41	06:41	07:41	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
LUCINGES BAS	05:42	06:42	07:42	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52
LES CHAVANNES	05:44	06:44	07:44	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54
ALLUAZ	05:47	06:47	07:47	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
CLOS BAILLY	05:53	06:53	07:53	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
BONNE CENTRE	05:56	06:56	07:56	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06
PAE DE LA MENOGE	05:57	06:57	07:57	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07
LA BERGUE	05:59	06:59	07:59	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09
PEV	06:04	07:04	08:04	09:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14

Arrêts	Correspondance	Horaires			
Gare-Annemasse	DA	9:00	11:10	14:10	16:10
Hôtel des Impôts	DA	9:08	11:18	14:18	16:18
La Bergue		9:18	11:28	14:28	16:28
Hôpital Findrol		9:30	11:40	14:40	16:40

Arrêts	Correspondance	Horaires			
Hôpital Findrol		10:00	12:00	15:00	17:00
La Bergue		10:12	12:12	15:12	17:12
Hôtel des Impôts	DA	10:22	12:22	15:22	17:22
Gare-Annemasse	DA	10:30	12:30	15:30	17:30



- Lignes Transports Publics Genevois**
- 12 Bacht-de-Pesay Moillesulaz
 - 17 Lancy-Pont-Rouge-Gare Annemasse-Parc Montessuit
 - 86 Annemasse-Gare Rotonde Presinge-Village
- Ligne structurante**
- Tango J. Monnet P+R Altéa P+R

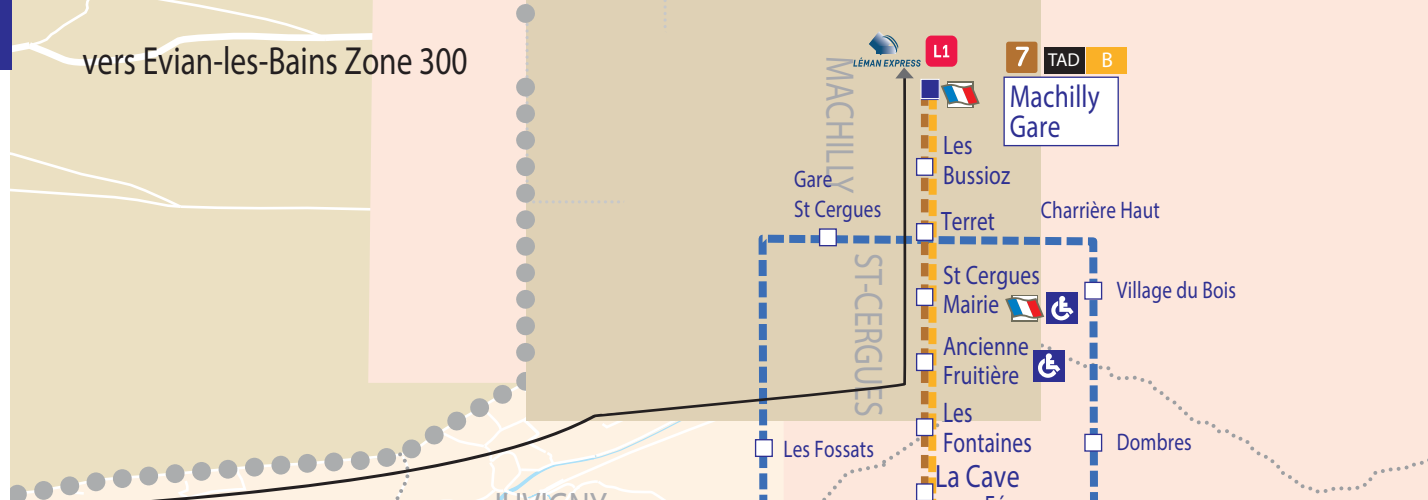
- Lignes essentielles**
- 3 Gaillard-Fossard / Collège J. Prévret J. Monnet P+R
 - 5 Annemasse Château Bleu Bonne Centre / Hôpital Findrol
 - 6 Gaillard-Fossard Prés des Plans / Lavalette
 - 8 Vétraz-Monthoux Chef-Lieu Collège P.E. Victor

- Lignes secondaires**
- 4 Pas-de-l'Échelle École / Étrembières Mairie Ville-la-Grand Église / Prés des Plans
 - 7 J. Monnet P+R Abondance / Altéa P+R / Machilly Gare
 - 9 J. Monnet P+R Collège P-E. Victor / Lossy Place
- Ligne du dimanche**
- DA Gaillard-Fossard Prés des Plans

- Transport à la demande (TAD)**
- A Secteur Etrembières
 - B Secteur Machilly Gare
 - C Secteur Altéa
 - D Secteur collège Paul-Emile Victor
 - CHAL Hôpital Findrol / Gare d'Annemasse

- Terminus
- Arrêt desservi dans un seul sens
- Sens de circulation
- Itinéraire desservi à certaines heures
- Arrêt de correspondance Tram
- Limite de zone tarifaire
- Limite de communes

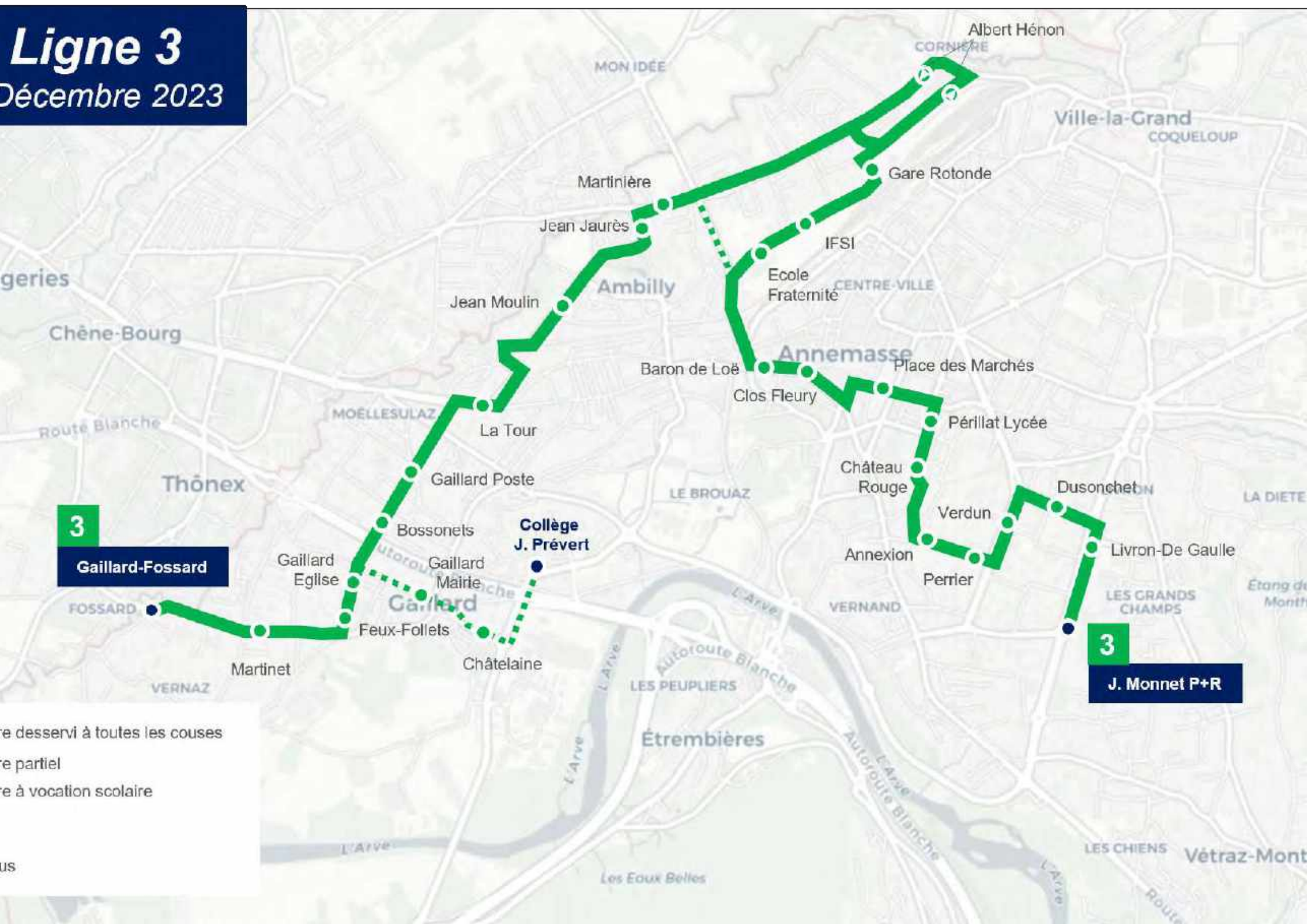
- Distributeur Automatique de Titres de Transport
 - Parc relais
 - Mairie
 - Douane
 - Eglise Temple
 - Office du tourisme
 - Piscine
 - Equipements Sportifs
 - Commerces
 - Cimetière
 - Collège Lycée
 - Poste
 - Hôpital
 - Biblioth.
- *Arrêt accessible pour les personnes à mobilité réduite
*Arrêt accessible dans un seul sens
*L'arrêt est considéré accessible quand le déploiement de la palette du véhicule est possible sur le quai aménagé.
L'accessibilité de la voirie en amont ou aval de l'arrêt n'est pas garantie.



- Pas-de-l'Échelle École
- Boulodrome Etrembières
- Pas-de-l'Échelle Gare
- TAD A
- vers Anancy Zone 380
- vers St Gervais-les-Bains-Le Fayet
- CHAL H
- Contamine-sur-Arve Hôpital Findrol
- Findrol
- Pont de Fillinges P+R
- (Desserte Hôpital)

Ligne 3

Décembre 2023



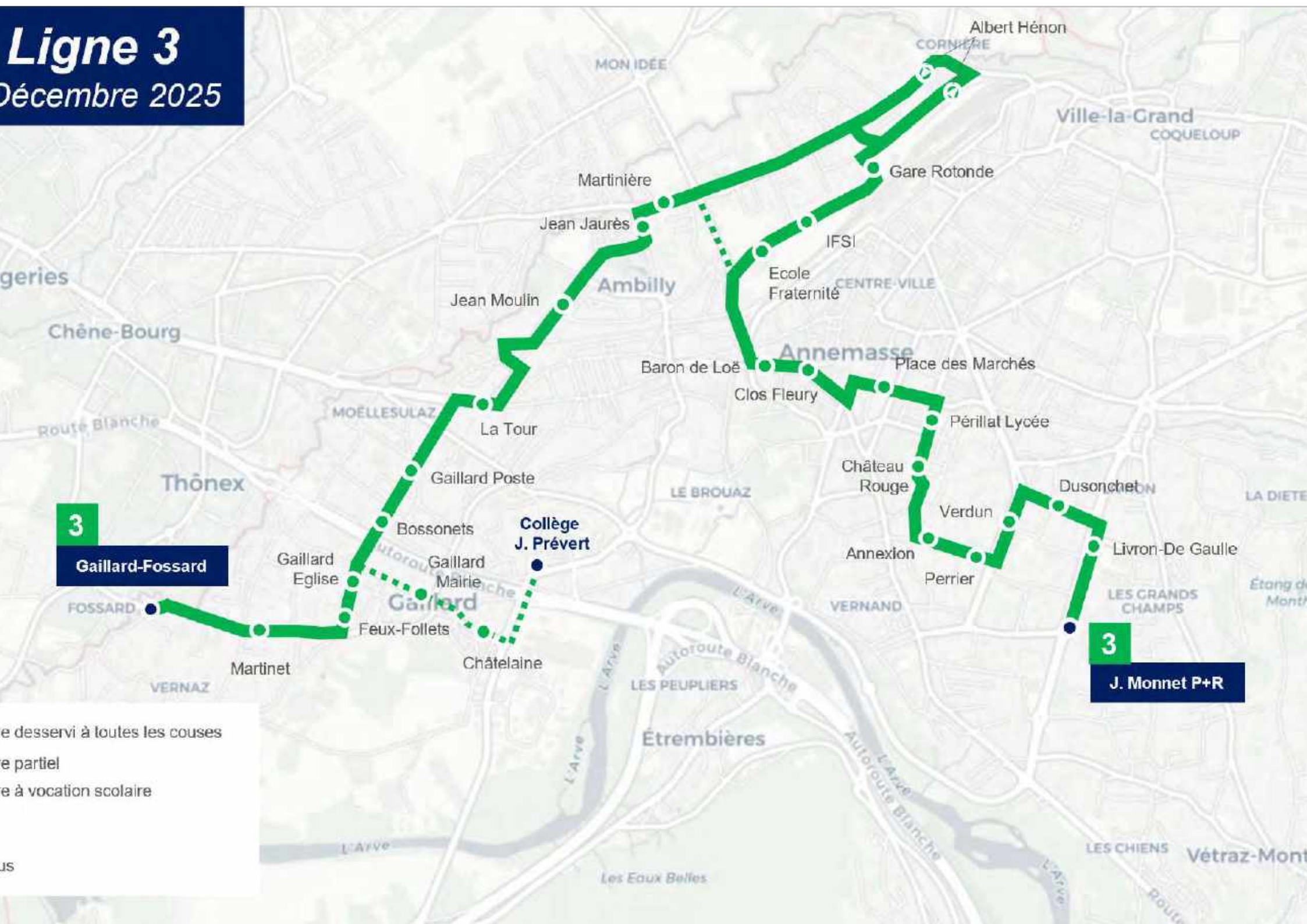
3
Gaillard-Fossard

3
J. Monnet P+R

Arrêt desservi à toutes les courses
Arrêt desservi partiel
Arrêt à vocation scolaire

Ligne 3

Décembre 2025



3

Gaillard-Fossard

3

J. Monnet P+R

Le desservi à toutes les courses
Le partiel
Le à vocation scolaire

Base - Ligne 4

Phase 2 – Décembre 2023



Base - Ligne 4

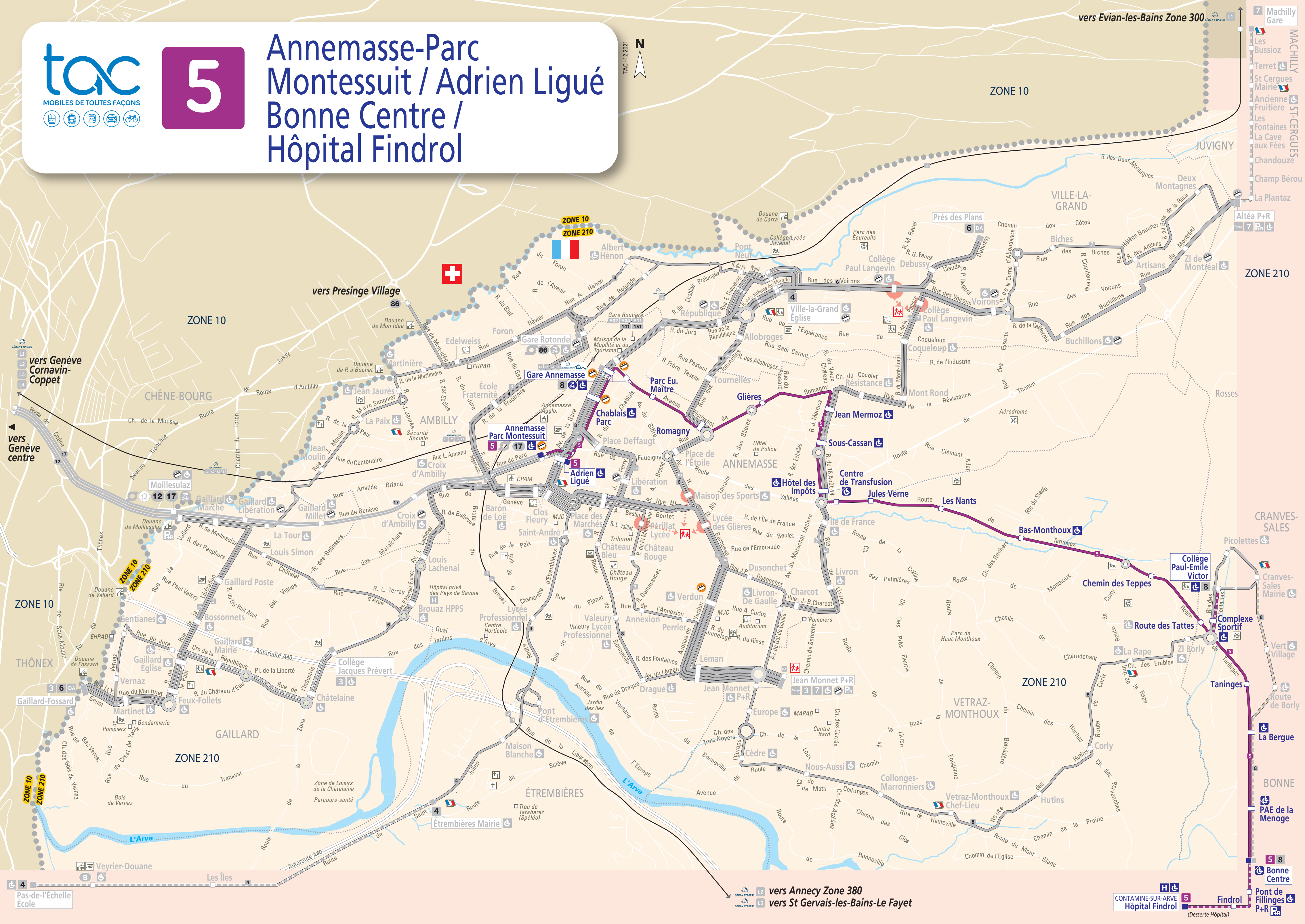
Phase 3 – Décembre 2025





5

Annemasse-Parc Montessuit / Adrien Ligué Bonne Centre / Hôpital Findrol



vers Evian-les-Bains Zone 300

vers Genève
Cornavin-
Coppet

vers Genève
centre

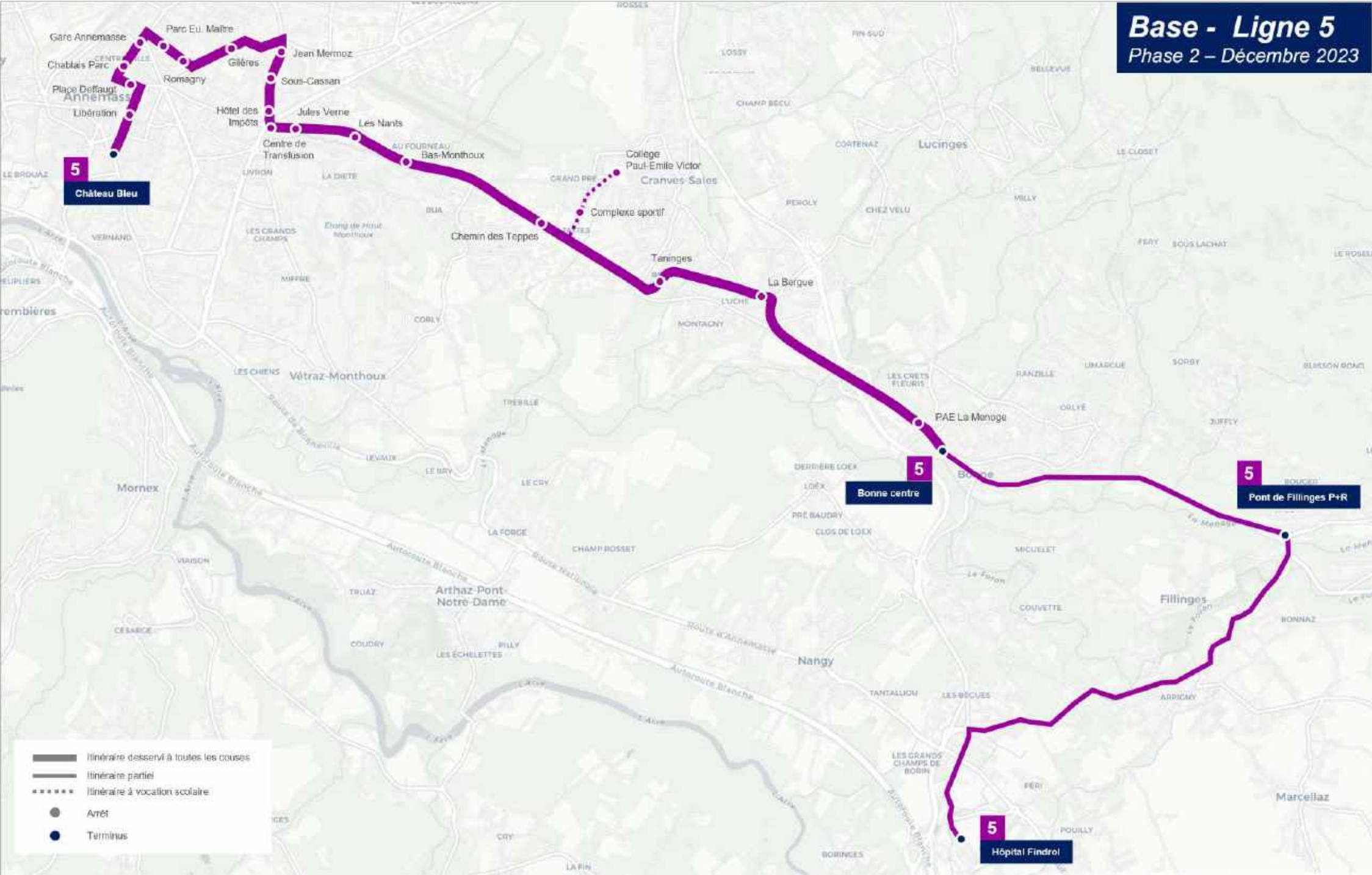
vers Annecy Zone 380
vers St Gervais-les-Bains-Le Fayet

Hôpital Findrol
Findrol
Bonne Centre
Pont de Fillings P+R

- MACHILLY
- 7 Machilly Gare
- Les Bussioz
- Terret
- St Cergues Mairie
- ST-CERGUES
- Ancienne Fruitière
- Les Fontaines
- La Cave aux Fées
- Chandouaz
- Champ Béroz
- La Plantaz
- Altéa P+R
- 7 P+R
- ZONE 210
- CRANVES-SALES
- Picolettes
- Cranves-Sales Mairie
- Vert Village
- Route de Borly
- La Bergue
- BONNE
- PAE de la Menoge
- 5 8
- Bonne Centre
- Pont de Fillings P+R
- (Desserte Hôpital)

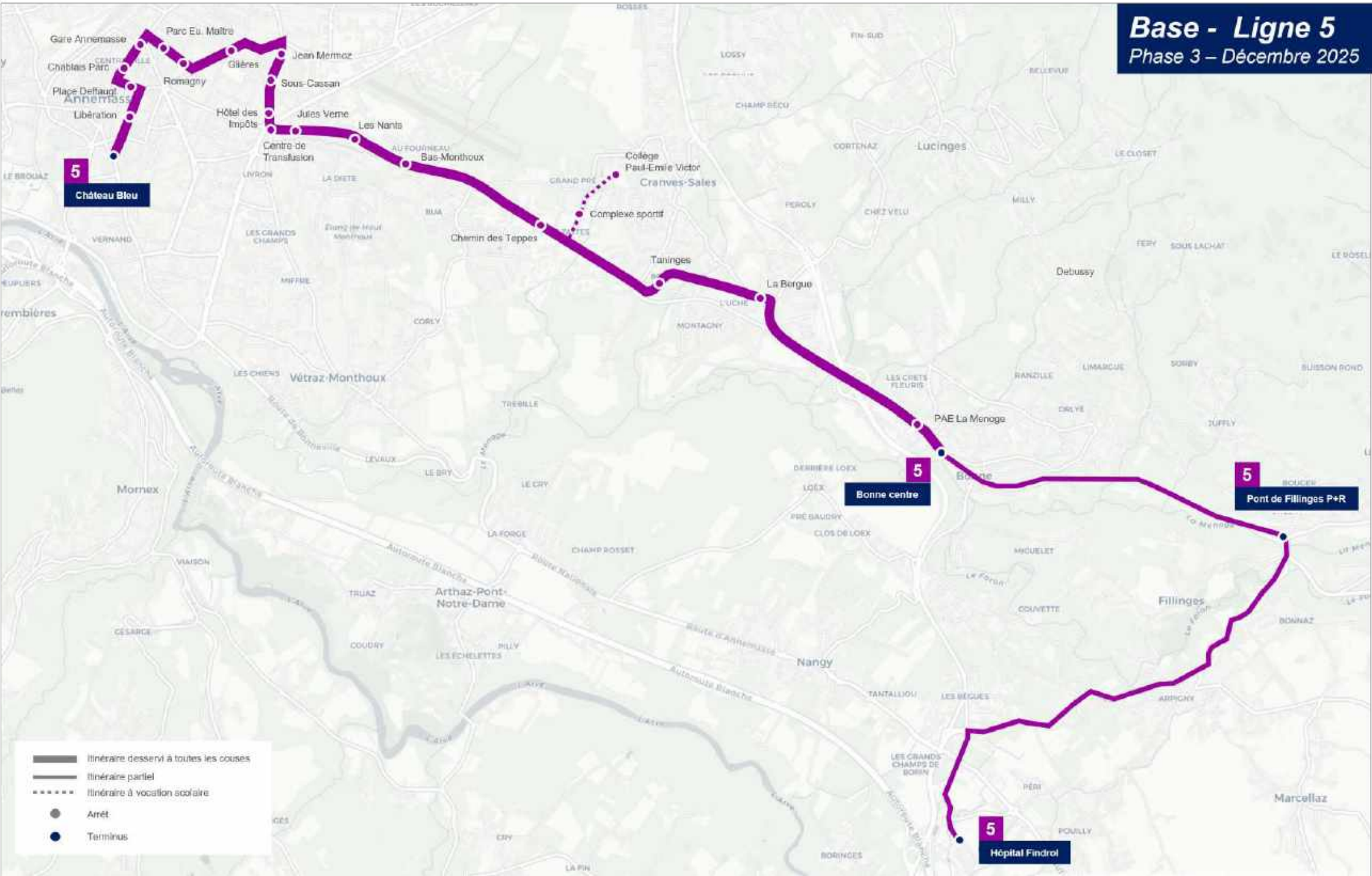
Base - Ligne 5

Phase 2 – Décembre 2023



Base - Ligne 5

Phase 3 – Décembre 2025



5
Château Bleu

5
Bonne centre

5
Pont de Fillings P+R

5
Hôpital Findrol

Base - Ligne 6

Phase 2 – Décembre 2023





- 7 Machilly Gare
- Les Bussioz
- Terret
- St Cergues Mairie
- Ancienne Fruitière
- Les Fontaines La Cave aux Fées
- Chandouaz
- Champ Béroz
- La Plantaz
- Altéa P+R
- 7 P+R
- ZONE 210
- CRANVES-SALES
- Picolettes
- Cranves-Sales Mairie
- Vert Village
- Route de Borly
- La Bergue
- BONNE
- PAE de la Menoge
- 5 8
- Bonne Centre
- Pont de Fillanges P+R
- (Desserte Hôpital)

Base - Ligne 7

Phase 3 – Décembre 2025



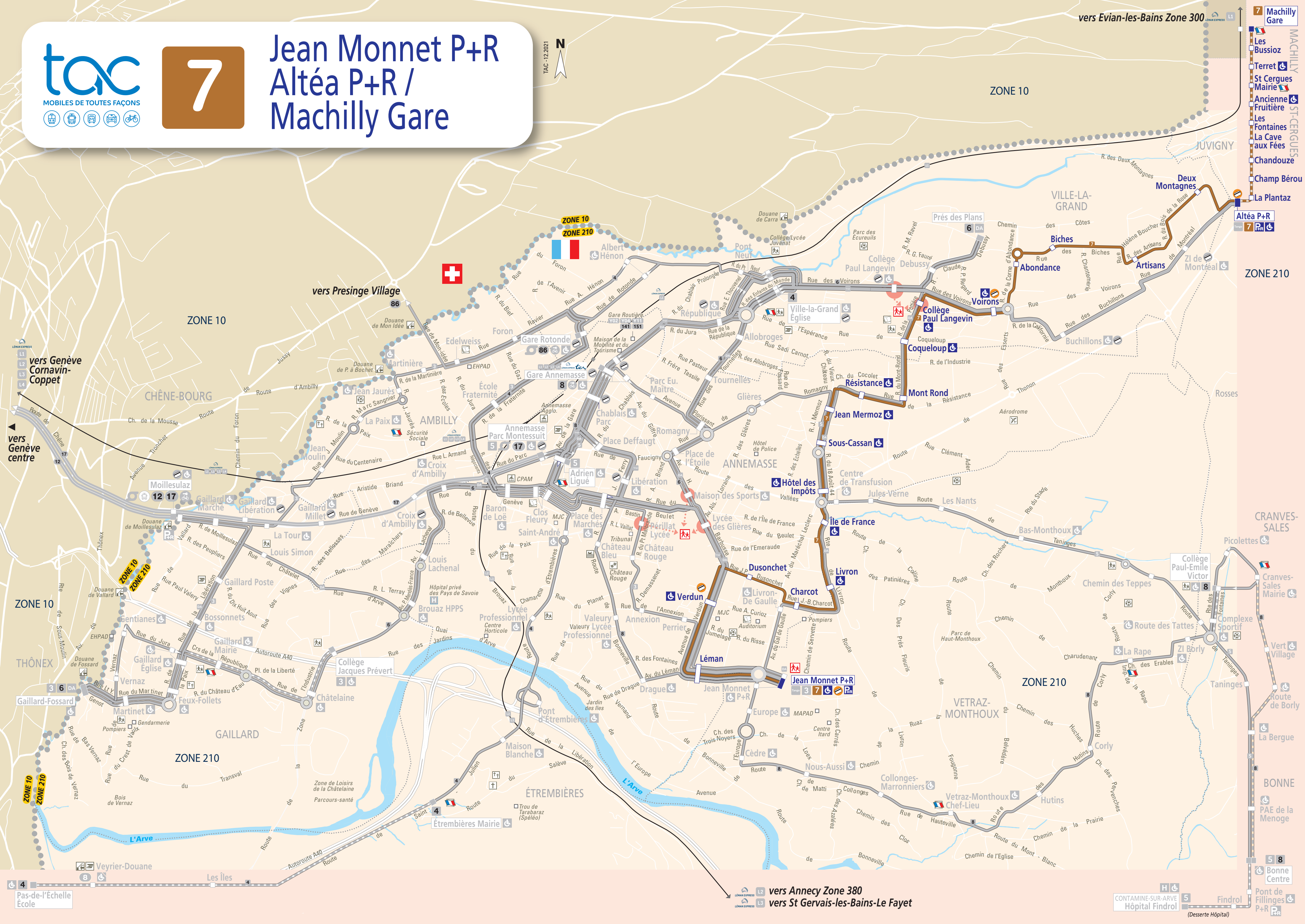
- Itinéraire desservi à toutes les courses
- Itinéraire partiel
- Itinéraire à vocation scolaire
- Arrêt
- Terminus



Jean Monnet P+R Altéa P+R / Machilly Gare



vers Evian-les-Bains Zone 300



- Machilly Gare
- Les Bussioz
- Terret
- St Cergues Mairie
- Ancienne Fruitière
- Les Fontaines La Cave aux Fées
- Chandouze
- Champ Béroz
- La Plantaz
- Altéa P+R
- Deux Montagnes
- Biches
- Abondance
- Artisans
- Collège Paul Langevin
- Coqueloup
- Mont Rond
- Jeun Mermoz
- Sous-Cassan
- Hotel des Impôts
- Centre de Transfusion Jules-Vérne
- Bas-Monthoux
- Collège Paul-Emile Victor
- Crans-Sales Mairie
- Vert Village
- La Rappe
- ZI Borly
- Taninges
- La Bergue
- Bonne
- PAE de la Menoge
- Bonne Centre
- Pont de Fillanges P+R
- Findrol (Desserte Hôpital)

vers Annecy Zone 380
vers St Gervais-les-Bains-Le Fayet

CONTAMINE-SUR-ARVE
Hôpital Findrol

Pas-de-l'Échelle École



8

Gare Annemasse Collège Paul-Émile Victor / Bonne Centre



vers Evian-les-Bains Zone 300



vers Genève
Cornavin-
Coppet

vers Genève
centre

vers Presinge Village

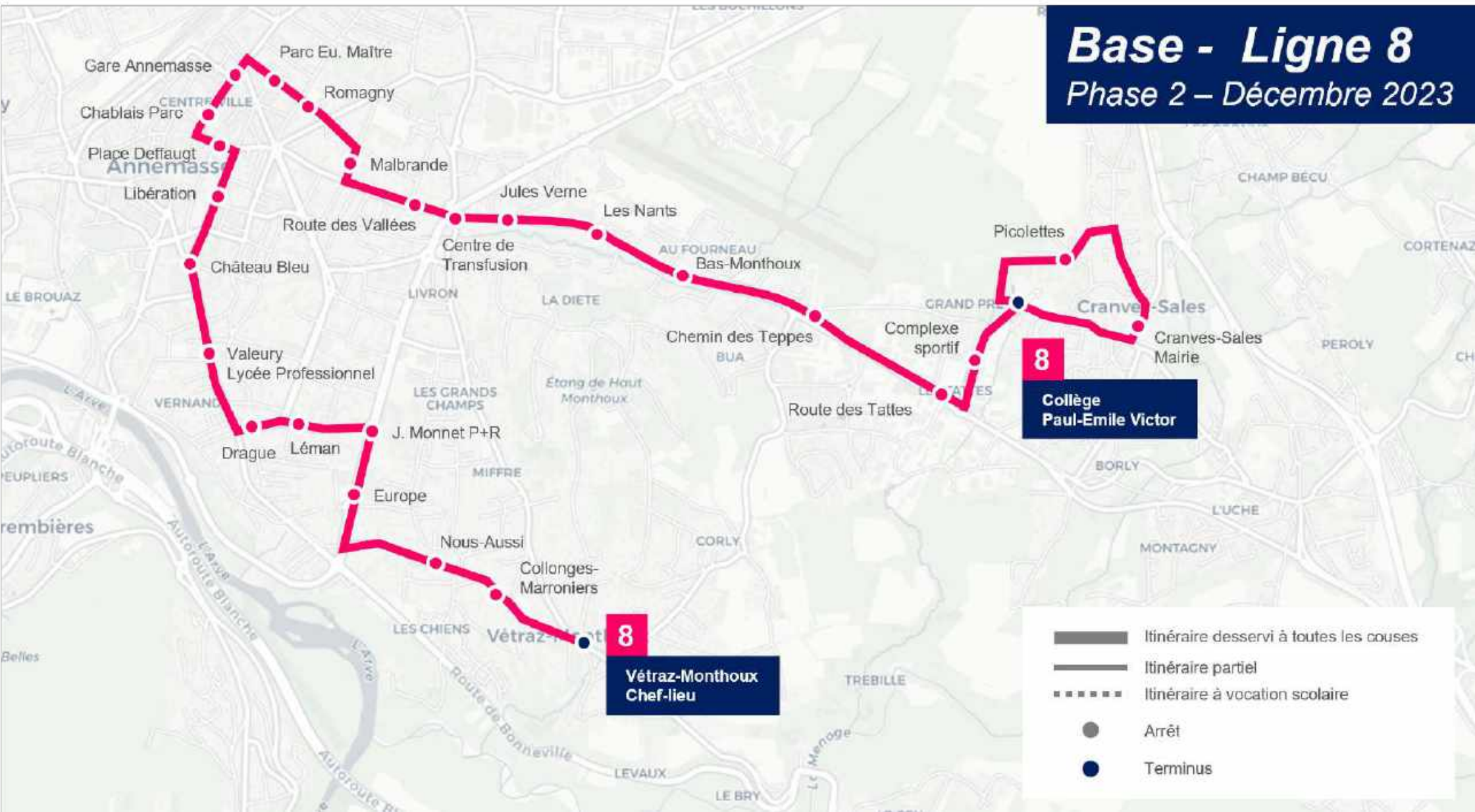
vers Annecy Zone 380
vers St Gervais-les-Bains-Le Fayet

CONTAMINE-SUR-ARVE
Hôpital Findrol
Findrol
(Desserte Hôpital)

- MACHILLY
- 7 Machilly Gare
- Les Bussioz
- Terret
- St Cergues Mairie
- Ancienne Fruitière
- Les Fontaines
- La Cave aux Fées
- Chandouaz
- Champ Béroz
- La Plantaz
- Altéa P+R
- 7 P+R
- ZONE 210
- CRANVES-SALES
- Picolettes
- Cranves-Sales Mairie
- Vert Village
- Route de Borly
- La Bergue
- BONNE
- PAE de la Menoge
- 5 8
- Bonne Centre
- Pont de Fillanges P+R
- (Desserte Hôpital)

Base - Ligne 8

Phase 2 – Décembre 2023



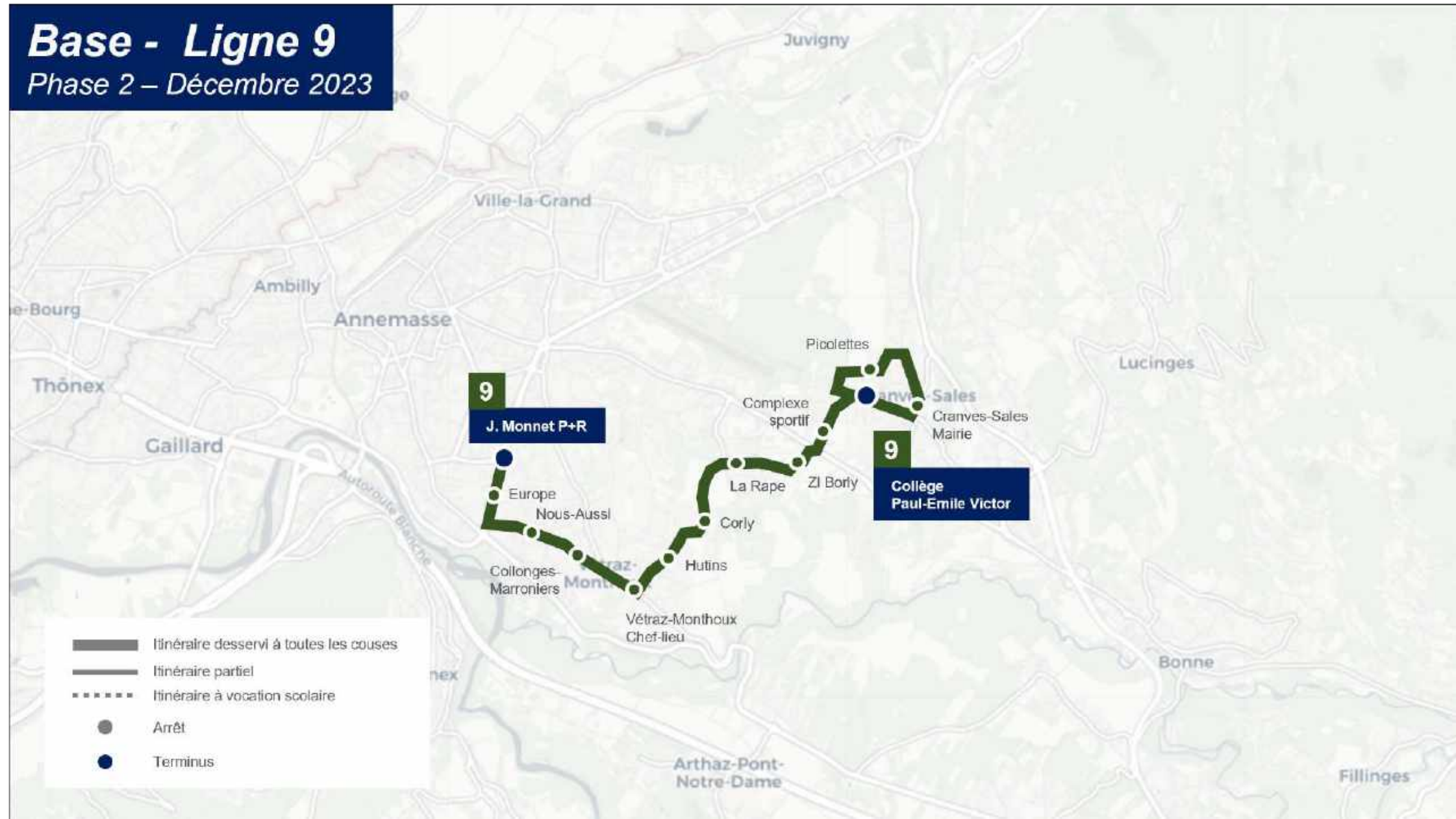
8
Collège Paul-Emile Victor

8
Vétraz-Monthoux Chef-lieu

- Itinéraire desservi à toutes les couses
- Itinéraire partiel
- Itinéraire à vocation scolaire
- Arrêt
- Terminus

Base - Ligne 9

Phase 2 – Décembre 2023



Base - Ligne 9

Phase 3 – Décembre 2025



- Itinéraire desservi à toutes les courses
- Itinéraire partiel
- Itinéraire à vocation scolaire
- Arrêt
- Terminus



Gaillard-Fossard Prés des Plans



vers Evian-les-Bains Zone 300



- MACHILLY Gare
- Les Bussioz
- Terret
- St Cergues Mairie
- Ancienne Fruitière
- Les Fontaines La Cave aux Fées
- Chandouaz
- Champ Béroz
- La Plantaz
- Altéa P+R
- 7 P+R
- ZONE 210
- Abondance
- Biches
- Artisans
- Voiron
- Buchillons
- Collège Paul Langevin
- Coqueloup
- Mont Rond
- Jeun Mermoz
- Sous-Cassan
- Bas-Monthoux
- Taninges
- Collège Paul-Emile Victor
- Crans-Sales Mairie
- Vert Village
- Route de Borly
- La Bergue
- BONNE
- PAE de la Menoge
- 5 8
- Bonne Centre
- Pont de Fillanges P+R
- Findrol
- (Desserte Hôpital)

vers Genève
Cornavin-Coppet

vers Genève
centre

4

Pas-de-l'Échelle École

vers Annecy Zone 380

vers St Gervais-les-Bains-Le Fayet

H

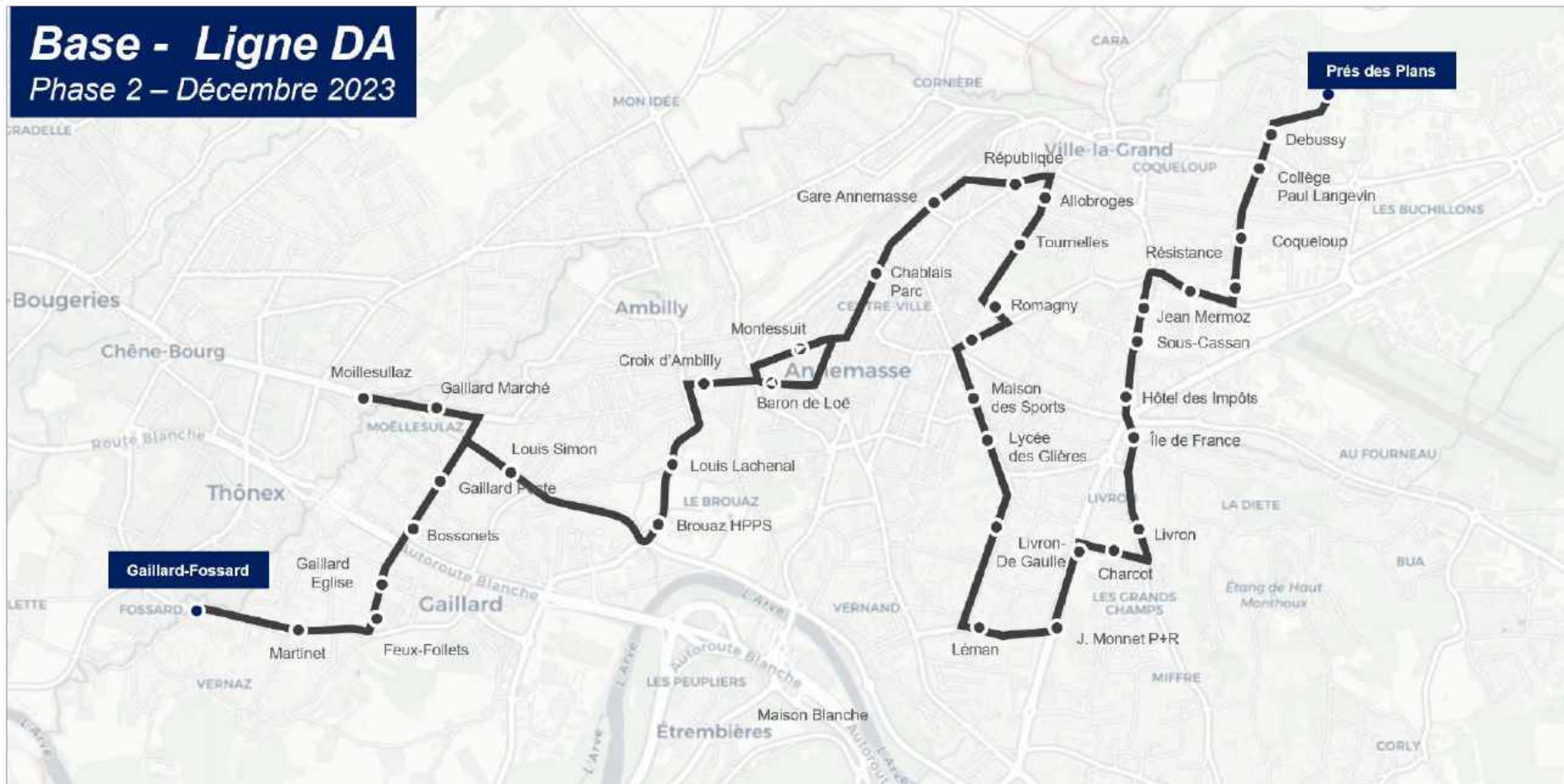
CONTAMINE-SUR-ARVE

Hôpital Findrol

5

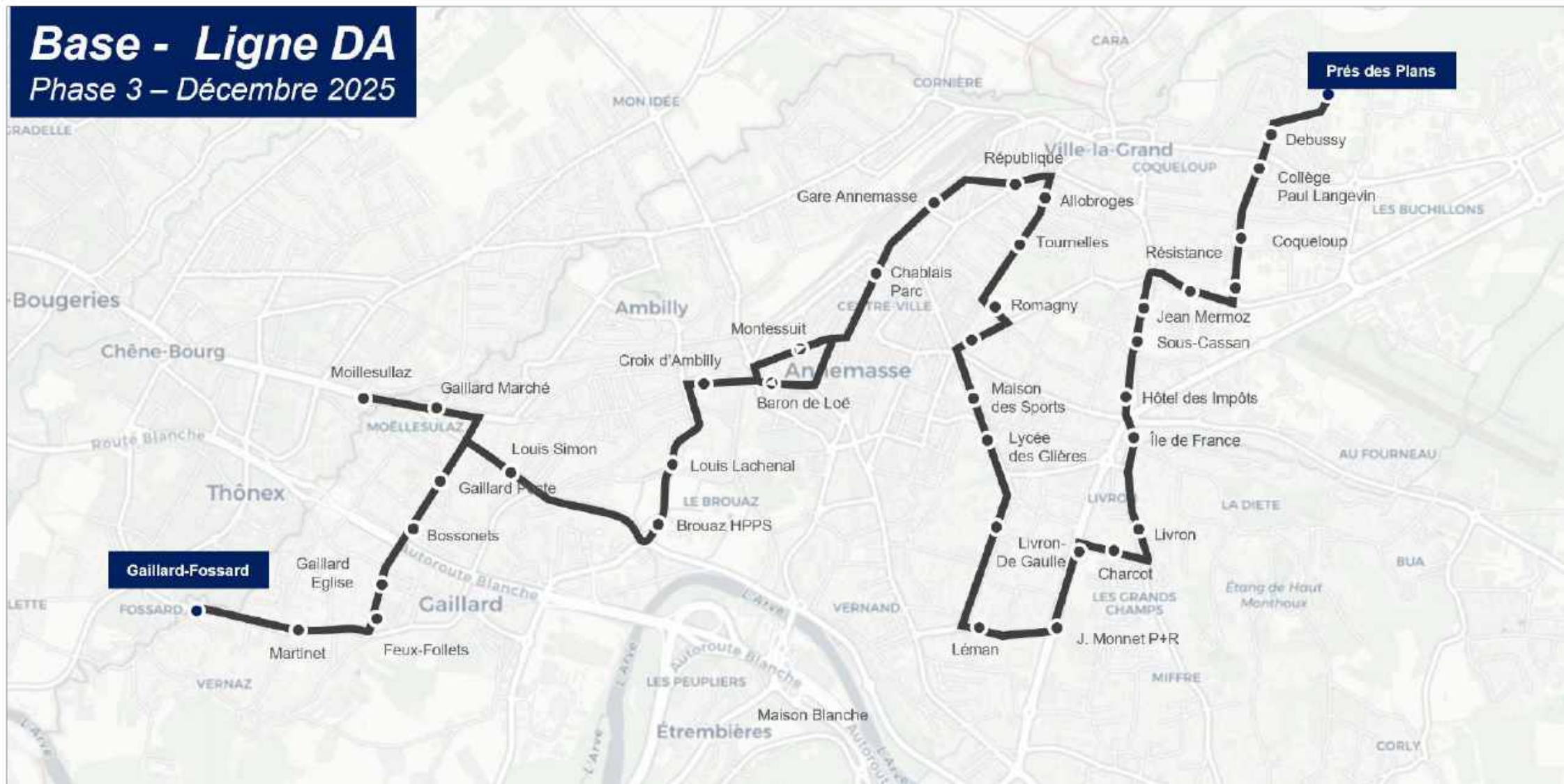
Base - Ligne DA

Phase 2 – Décembre 2023



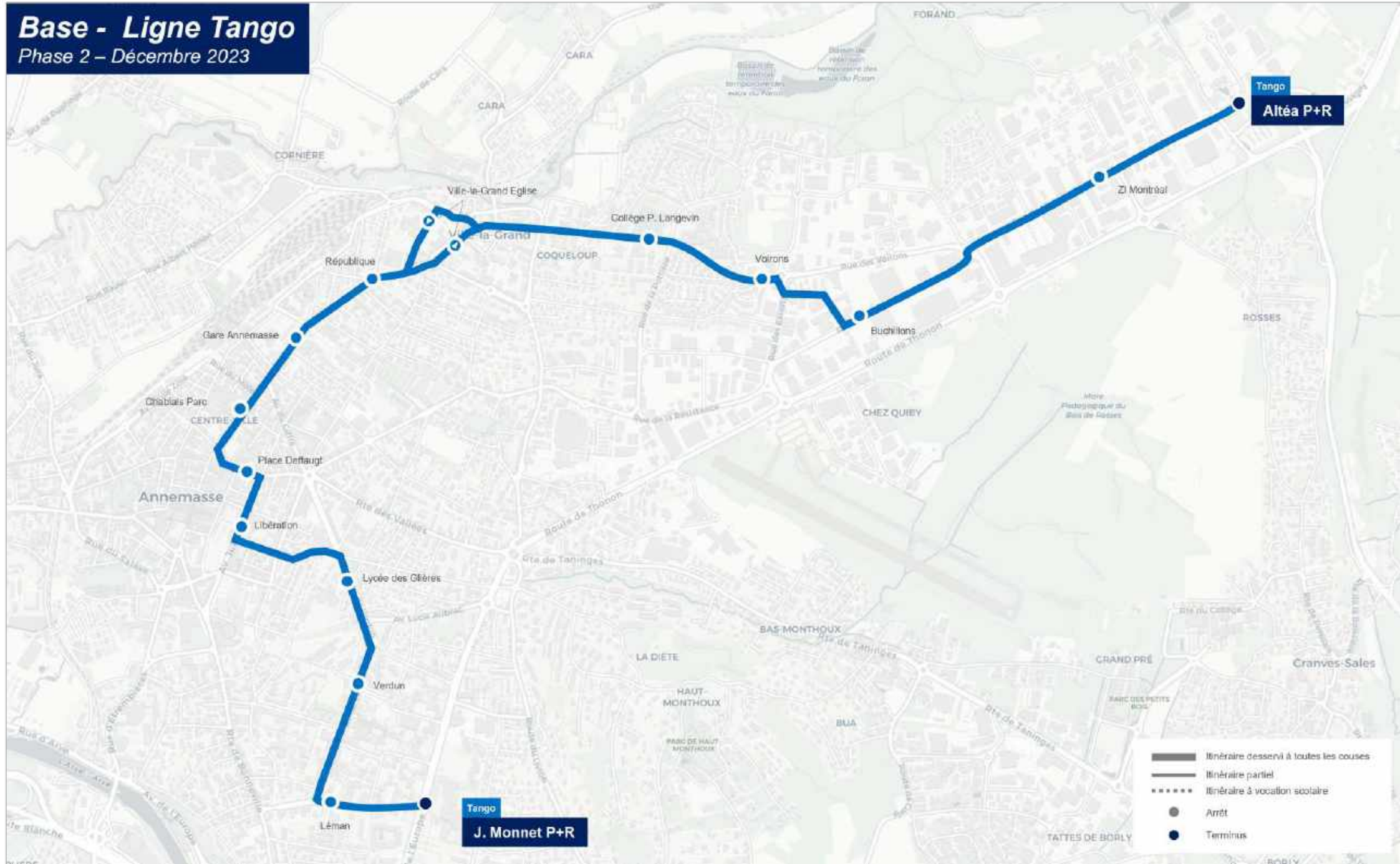
Base - Ligne DA

Phase 3 – Décembre 2025



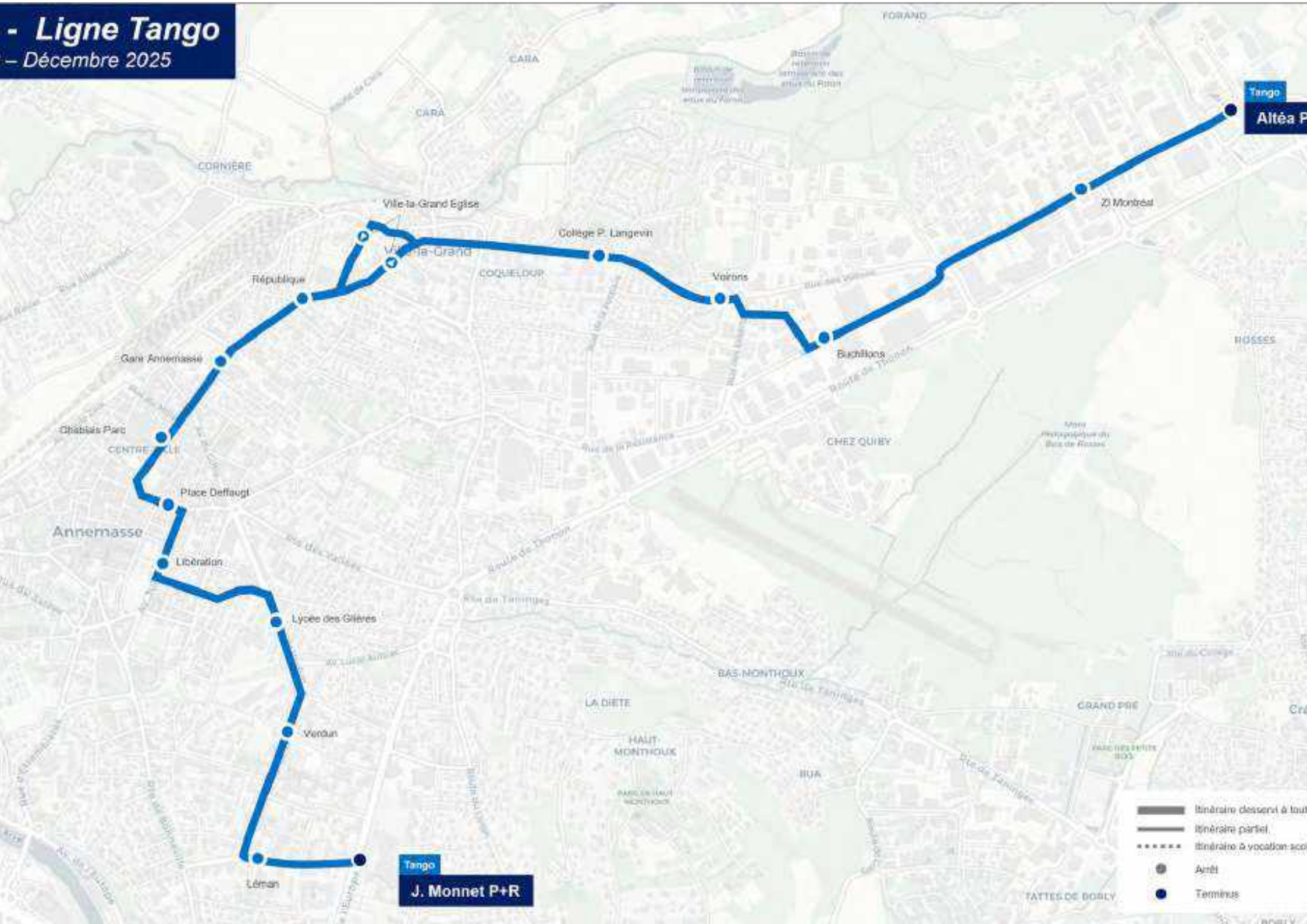
Base - Ligne Tango

Phase 2 – Décembre 2023



- Ligne Tango

- Décembre 2025



Tango
J. Monnet P+R

- Itinéraire desservi à tout moment
- Itinéraire partiel
- Itinéraire à vocation scolaire
- Arrêt
- Terminus



- Lignes Transports Publics Genevois**
- 12 Bachtel-de-Pesay Moillesulaz
 - 17 Lancy-Pont-Rouge-Gare Annemasse-Parc Montessuit
 - 86 Annemasse-Gare Rotonde Presinge-Village
- Ligne structurante**
- Tango J. Monnet P+R Altéa P+R

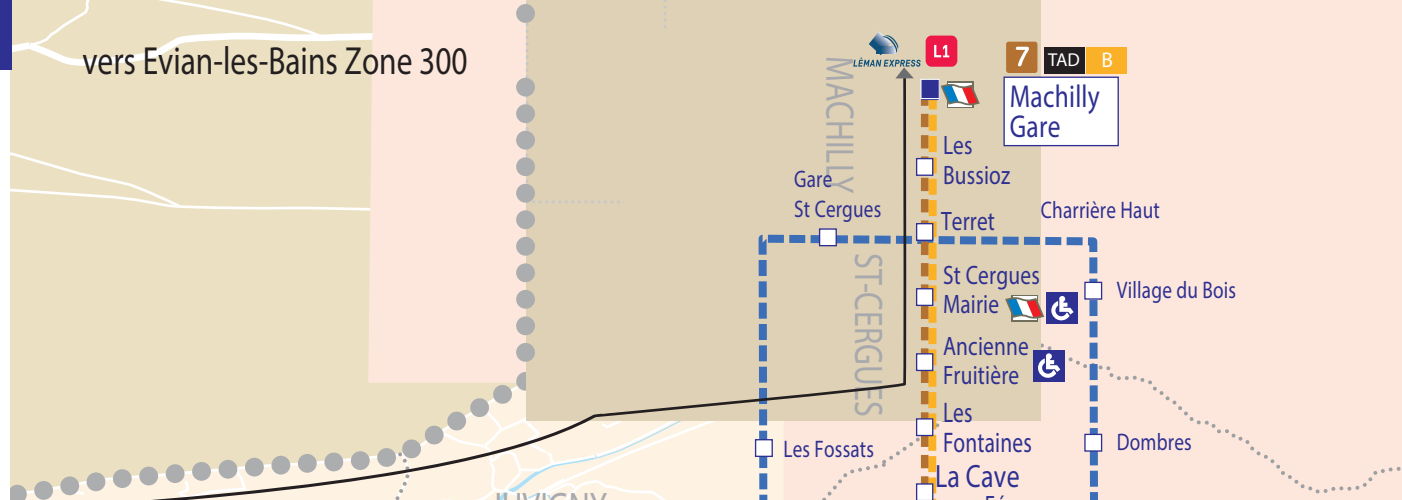
- Lignes essentielles**
- 3 Gaillard-Fossard / Collège J. Prévrot J. Monnet P+R
 - 5 Annemasse Château Bleu Bonne Centre / Hôpital Findrol
 - 6 Gaillard-Fossard Prés des Plans / Lavalette
 - 8 Vétraz-Monthoux Chef-Lieu Collège P.E. Victor

- Lignes secondaires**
- 4 Pas-de-l'Échelle École / Étrembières Mairie Ville-la-Grand Église / Prés des Plans
 - 7 J. Monnet P+R Abondance / Altéa P+R / Machilly Gare
 - 9 J. Monnet P+R Collège P-E. Victor
- Ligne du dimanche**
- DA Gaillard-Fossard Prés des Plans

- Transport à la demande (TAD)**
- A Secteur Etrembières
 - B Secteur Machilly Gare
 - C Secteur Altéa
 - D Secteur collège Paul-Emile Victor
 - CHAL Hôpital Findrol / Gare d'Annemasse

- Terminus
- Arrêt desservi dans un seul sens
- Sens de circulation
- Itinéraire desservi à certaines heures
- Arrêt de correspondance Tram
- Limite de zone tarifaire
- Limite de communes

- Distributeur Automatique de Titres de Transport
 - Parc relais
 - Mairie
 - Douane
 - Eglise Temple
 - Office du tourisme
 - Arrêt accessible pour les personnes à mobilité réduite
 - Arrêt accessible dans un seul sens
 - Piscine
 - Equipements Sportifs
 - Commerces
 - Cimetière
 - Collège Lycée
 - Poste
 - Hôpital
 - Biblioth.
- *Arrêt accessible pour les personnes à mobilité réduite
*Arrêt accessible dans un seul sens
*L'arrêt est considéré accessible quand le déploiement de la palette du véhicule est possible sur le quai aménagé.
L'accessibilité de la voirie en amont ou aval de l'arrêt n'est pas garantie.



- Pas-de-l'Échelle École
- Boulodrome Etrembières
- Pas-de-l'Échelle Gare
- TAD A

- vers Annecy Zone 380
- vers St Gervais-les-Bains-Le Fayet

- CONTAMINE-SUR-ARVE Hôpital Findrol
- Findrol
- Pont de Fillinges P+R
- (Desserte Hôpital)



Index des lignes (du lundi au samedi)

Lignes tram tpg

- 12 Palettes Moillesulaz
- 17 Lancy-Pont-Rouge-Gare Annemasse-Parc Montessuit

Ligne structurante

- Tango J. Monnet P+R Altéa P+R

Lignes essentielles

- 3 Gaillard-Fossard / Collège J. Prévart J. Monnet P+R
- 5 Annemasse Château Bleu Bonne Centre / Hôpital Findrol
- 6 Gaillard-Fossard Prés des Plans / Lavalette
- 8 Vétraz-Monthoux Chef-Lieu Collège P.E. Victor

Lignes secondaires

- 4 Pas-de-l'Échelle École / Étrembières Mairie Ville-la-Grand Église / Prés des Plans
- 7 J. Monnet P+R Abondance / Altéa P+R / Machilly Gare
- 9 J. Monnet P+R Cranves-Sales Mairie

Transport à la demande (TAD)

- A Secteur Etrembières
- B Secteur Machilly Gare
- C Secteur Altéa
- D Secteur collège Paul-Emile Victor
- CHAI Hôpital Findrol / Gare d'Annemasse

Légende des symboles

- Terminus
- Arrêt desservi dans un seul sens
- Sens de circulation
- Itinéraire desservi à certaines heures
- Arrêt de correspondance Tram
- Limite de zone tarifaire
- Limite de communes
- Distributeur Automatique de Titres de Transport
- Parc relais
- Mairie
- Douane
- Eglise Temple
- Office du tourisme
- Piscine
- Equipements Sportifs
- Commerces
- Cimetière
- Collège Lycée
- Poste
- Hôpital
- Biblioth.

*Arrêt accessible pour les personnes à mobilité réduite
 *Arrêt accessible dans un seul sens
 *L'arrêt est considéré accessible quand le déploiement de la palette du véhicule est possible sur le quai aménagé.
 L'accessibilité de la voirie en amont ou aval de l'arrêt n'est pas garantie.



4 Pas-de-l'Échelle École
 SALEVE
 Les Îles
 Boulodrome Etrembières
 Pas-de-l'Échelle Gare
 TAD A

H
 CONTAMINE-SUR-ARVE
 Hôpital Findrol
 Bonne Centre
 Pont de Fillinges P+R
 (Desserte Hôpital)



Transport à la demande
(du lundi au samedi)

TAD A Secteur Etrembières

TAD B Secteur Machilly Gare

TAD C Secteur Altéa

TAD D Secteur collège Paul-Emile Victor

Ligne du dimanche

TAD CHAL Hôpital Findrol
Gare Annemasse

Pôle d'échange multimodal

- Parcs à vélos sécurisés (200 places)
- Location de vélos à la Maison de la Mobilité et du Tourisme
- Borne de recharge voiture électrique
- Véhicule en auto-partage Citiz

tac Tango 3 4 5 8 DA

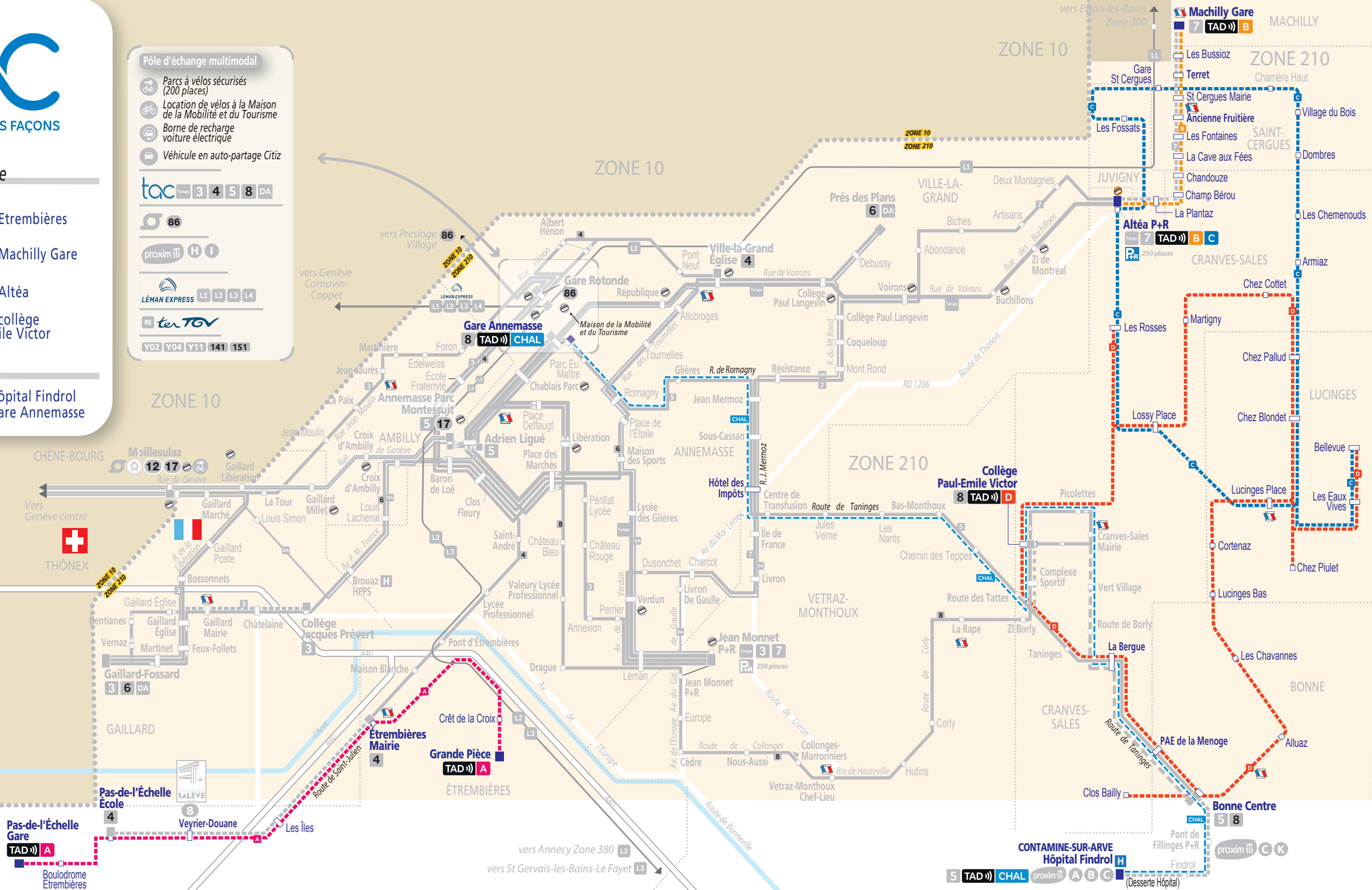
86

proxim'iti H I

LÉMAN EXPRESS L1 L2 L3 L4

RE terTOV

Y02 Y04 Y11 141 151





Transport à la demande
(du lundi au samedi)

TAD A Secteur Etrembières

TAD B Secteur Machilly Gare

TAD C Secteur Altéa

TAD D Secteur collège Paul-Emile Victor

Ligne du dimanche

TAD CHAL Hôpital Findrol
Gare Annemasse

Pôle d'échange multimodal

- Parcs à vélos sécurisés (200 places)
- Location de vélos à la Maison de la Mobilité et du Tourisme
- Borne de recharge voiture électrique
- Véhicule en auto-partage Citiz

tac Tango 3 4 5 8 DA

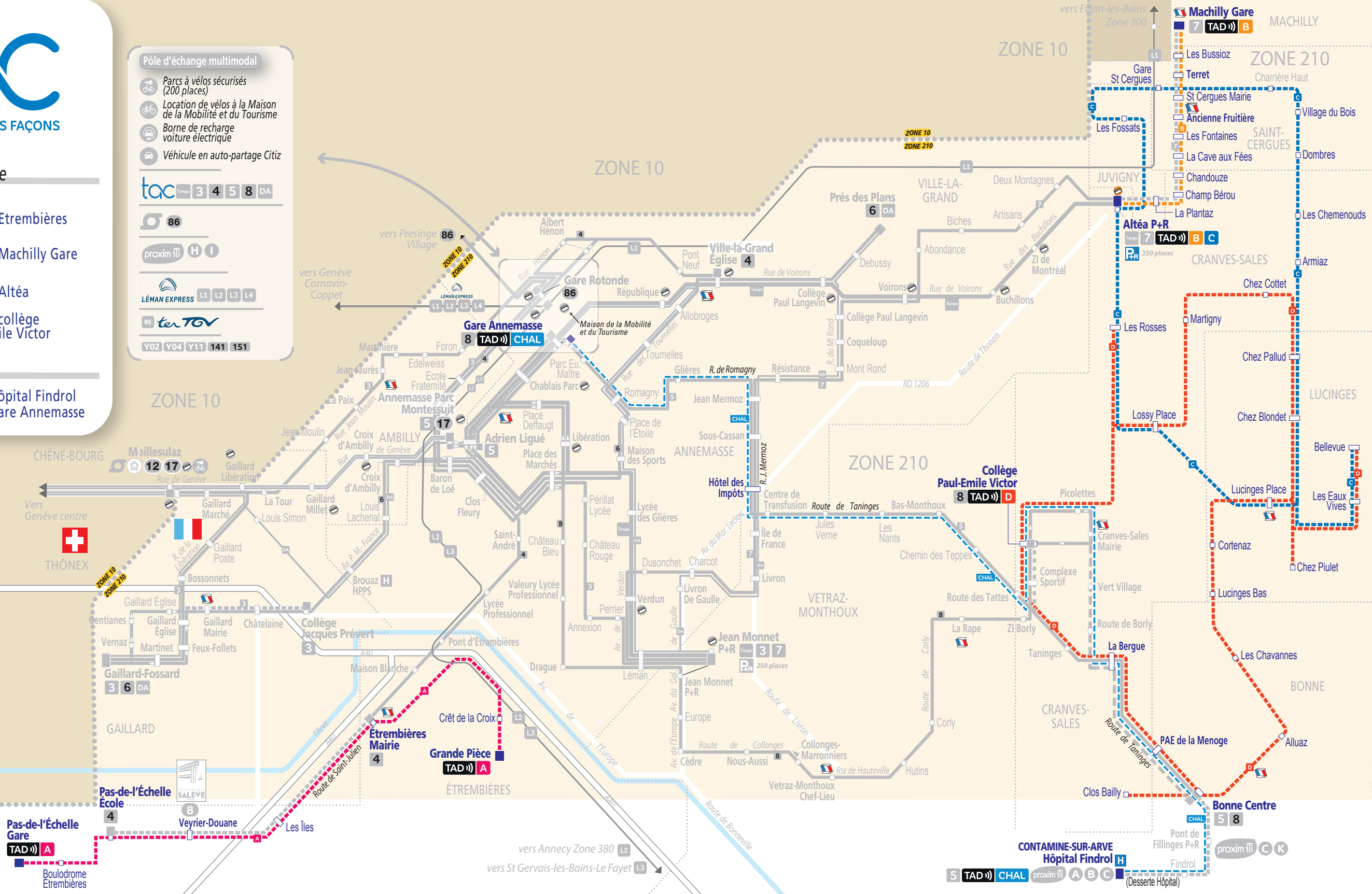
86

proxim'iti H I

LÉMAN EXPRESS L1 L2 L3 L4

RE terTOV

Y02 Y04 Y11 141 151





Transport à la demande
(du lundi au samedi)

TAD A Secteur Etrembières

TAD B Secteur Machilly Gare

TAD C Secteur Altéa

TAD D Secteur collège Paul-Emile Victor

Ligne du dimanche

TAD CHAL Hôpital Findrol
Gare Annemasse

Pôle d'échange multimodal

- Parcs à vélos sécurisés (200 places)
- Location de vélos à la Maison de la Mobilité et du Tourisme
- Borne de recharge voiture électrique
- Véhicule en auto-partage Citiz

tac Tango 3 4 5 8 DA

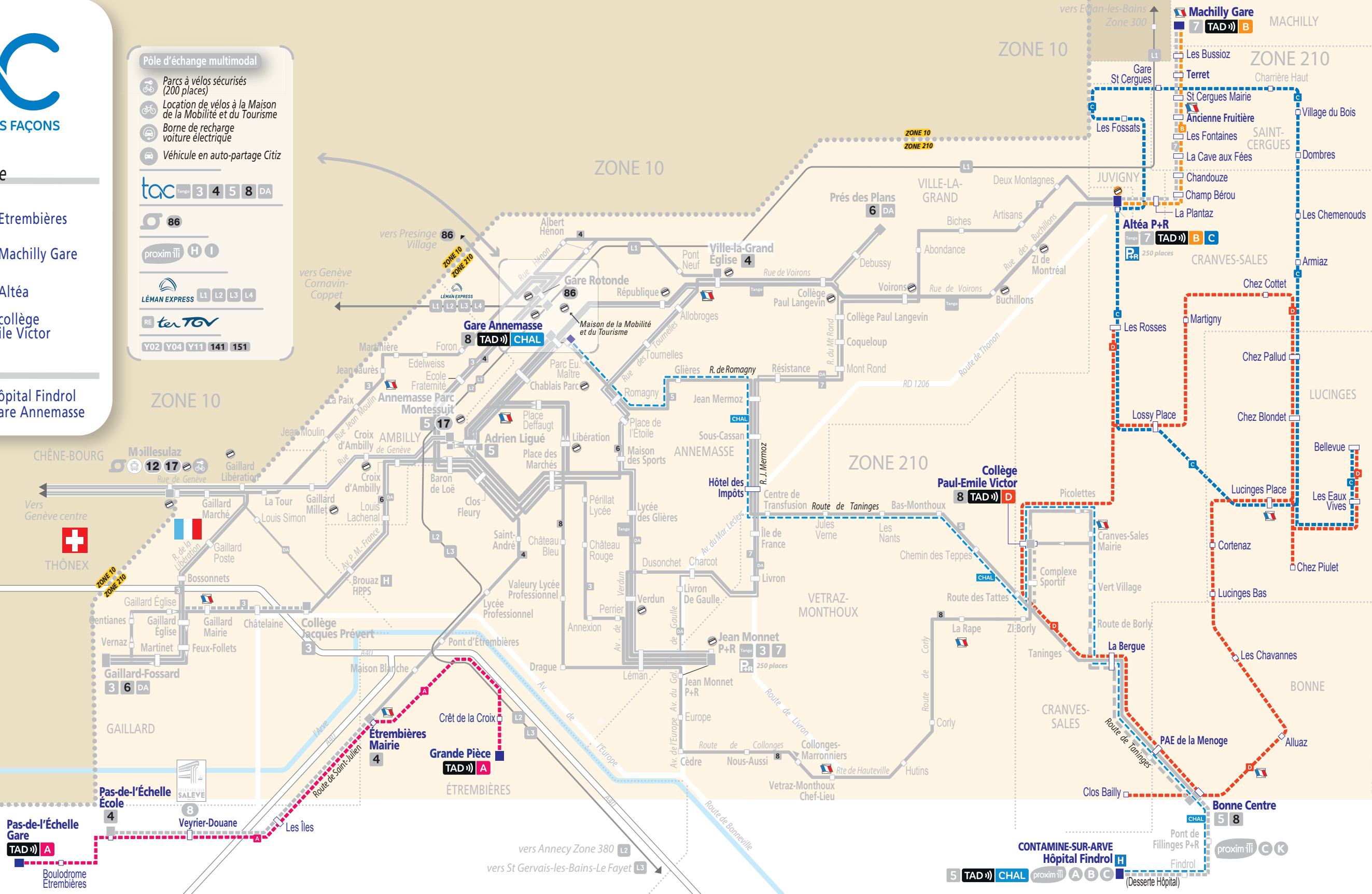
86

proxim'iti H I

LÉMAN EXPRESS L1 L2 L3 L4

RE terTOV

Y02 Y04 Y11 141 151



ANNEXE 2 - INVENTAIRE A

1- Les véhicules mis à disposition

La collectivité est propriétaire :

- d'un parc de bus comprenant 25 véhicules standards et 12 véhicules articulés,
- d'un parc de véhicules pour le transport à la demande constitué de 10 véhicules,
- d'un parc de véhicules de service constitué de 9 véhicules.

La collectivité porte un projet de transition énergétique à l'occasion de l'acquisition de nouveaux véhicules, en remplacement du parc et en extension de celui-ci pour les bus et les véhicules de transports à la demande. La collectivité prévoit de ne plus acheter de bus véhicules Euro VI à partir de 2023.

Il est prévu en parallèle une extension du parc de véhicules, qui va passer de 37 à 55 véhicules en 2029 liée à une augmentation de la consistance de l'offre. Le nombre de véhicules articulés est revanche fixe sur la période (12 bus).

Les dates prévisionnelles d'achat en extension du parc sont : 6 véhicules standards en 2023, 6 véhicules standard en 2026, 6 véhicules standard en 2029.

Les études sont actuellement en cours pour définir et préciser cette stratégie énergétique. Le scénario pressenti est de renouveler les bus avec du bio-gnv jusqu'en 2026 inclus, et à partir de 2027 d'acquérir un mix énergétique de bus électriques et de bus bio-gnv, dans une proportion très favorable au bio-gnv.

Ce scénario pourra être amené à évoluer en fonction du résultat des études.

La collectivité a par ailleurs prévu de renouveler ses véhicules TAD à l'énergie électrique.

Le dépôt actuel situé à Ville-la-Grand présente une surface insuffisante pour l'augmentation de capacité des bus et son adaptation à l'usage de ces nouvelles énergies.

Il est donc prévu d'utiliser un deuxième espace à l'emplacement du P+R Jean Monnet.

L'organisation de la production d'offre doit donc tenir compte de ces deux lieux, dont la mise en service pour le P+R Jean Monnet est prévue à fin 2023.

2- Le Dépôt de Ville La Grand

Le propriétaire est Annemasse Agglo. Les infrastructures présentes sont : bâtiment administratif, atelier, parkings bus, véhicules TAD et TPMR, véhicules de service, véhicules du personnel, station de lavage, station carburant, espaces paysagés.

L'adresse : Village d'Entreprises
6, rue des Biches
74100 VILLE LA GRAND

Les horaires d'ouverture pour les salariés sont :

Du lundi au samedi : de 5H à 23H

Le dimanche : de 6H40 à 21H30

Les horaires d'ouverture au public sont : de 9H à 12H et de 14H00 à 18H du lundi au vendredi.

Commentaire TP2A : le contenu de l'annexe sera à adapter lors de la mise au point contractuelle.



ANNEXE 3

MAISON DE LA MOBILITE ET DU TOURISME ET SERVICES DE MOBILITE COMPLEMENTAIRES

Maison de la Mobilité et du Tourisme

Présentation générale des services

Le bâtiment intitulé Maison de la Mobilité et du Tourisme (MMT) est situé au cœur du pôle d'échanges multimodal, sur le parvis sud de la gare d'Annemasse, à l'adresse suivante :

Esplanade François Mitterrand

74100 ANNEMASSE

La MMT est un lieu innovant permettant de consulter la mobilité du territoire et les offres de services proposées par l'office du Tourisme. Les informations peuvent notamment être visualisées sur des tablettes tactiles qui doivent être animés et mise à jour par les deux entités

Des écrans permettent d'informer des prochains départs et des infos trafic TAC en temps réel au sein de l'espace d'accueil. Le parvis de la gare en prolongation du bâtiment est également équipé d'informations mobilité et tourisme dont la mise à jour est à gérer. Il y a un totem composé d'info mobilité et tourisme similaire à la tablette tactile, un totem avec les horaires de train, de bus de la gare routière et le réseau TAC ainsi qu'un écran situé à la gare routière avec les horaires prochains départs.

Au sein du bâtiment les usagers doivent pouvoir trouver l'ensemble des documents sur le service mentionné à l'Article 14.3.

Les agents commerciaux de l'espace d'accueil vendent tous les titres et services proposé par le concessionnaire et il y a également un distributeur automatique.

Le Concessionnaire doit pouvoir en permanence :

- Accueillir les voyageurs,
- Les renseigner sur les horaires, les tarifs, les déplacements assurés par le Concessionnaire..,
- Les conseiller sur les titres de transport adaptés, y compris ceux d'autres opérateurs concernés,
- Leur délivrer les titres de transport et abonnements demandés, y compris ceux des autres opérateurs du Communauté tarifaire Léman Pass.

L'espace démonstrateur est un lieu équipé au sein du bâtiment pour accueillir des animations, des démonstrations et des expositions. Il doit être animé dans le cadre du plan marketing.

Le bâtiment accueil également la location vélo appelé Point. Vélo.

La Maison de la Mobilité et du Tourisme participe à la promotion et la communication des services de toutes les mobilités.

Les amplitudes horaires actuelles de la TAC sont les suivantes :

- Du lundi au vendredi de 8h-19h
- Samedi de 9h-13h

La Maison de la Mobilité et du Tourisme se veut être un lieu d'accueil, d'animations et de passage important, de ce fait il est demandé au concessionnaire de proposer des horaires en adéquation avec les besoins. Il est demandé également au concessionnaire de maintenir une certaine souplesse d'ouverture en cas de forte fréquentation (à la

rentrée par exemple). Enfin le Concessionnaire veille à la propreté, la luminosité, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et la disposition intérieure du bâtiment. Il précise les jours d'ouverture, les horaires et l'amplitude de fonctionnement sur le bâtiment.

Pour l'occupation de ses locaux, le Concessionnaire disposera d'un contrat de location auprès d'Annemasse Agglomération.

Les locaux sont également composés au rdc d'un espace démonstrateur correspondant aux lots 7,8 et 9 d'une surface totale de 68.28m². Le concessionnaire participe aux frais de location et charges de cet espace à hauteur de 50% dans le cadre d'un contrat de sous-location établi entre l'Office de tourisme et le concessionnaire. Ce dernier s'engage à signer le-dit contrat et à régler les échéances.

Mutualisation avec l'office de tourisme des Monts de Genève

Les locaux (Au rez de chaussée et à l'étage) de la MMT sont partagés entre l'Office de Tourisme et le concessionnaire. L'équipement reçoit ainsi différents types de clientèles pour de multiples besoins.

Afin de fluidifier le relationnel auprès de la clientèle, les deux entités ont l'obligation de maîtriser un certain niveau d'informations en cas d'absence d'un agent de l'office du tourisme ou de la TAC. Des procédures ont été mise en place pour informer et réorienter au mieux tous les usagers. Ces dernières doivent évoluer et être mises à jour selon les besoins.

Chaque entité doit pouvoir répondre au **1^{er} niveau** d'information qui correspond à une information générale, basique, pratique, pouvant être communiquée facilement aux visiteurs

Le deuxième niveau est une information spécifique, précise, nécessitant des compétences professionnelles qui doit être traité par chaque entité.

	Premier Niveau	Deuxième Niveau
Office du tourisme	Conseiller sur les incontournables d'Annemasse (loisirs, restaurants, hébergements, Evènements) et sa région	Explorer les centres d'intérêt et définir un séjour avec le client
	Conseiller un itinéraire (train, bus, voiture...) sur Annemasse Agglo et autre échelle	Donner une info précise sur un site touristique (itinéraire d'une randonnée, confort d'un hébergement, programme d'un événement etc)
	Savoir remettre des brochures adaptées à la demande (plan, guide etc) et savoir les présenter	Réserver un produit pour le client, vendre un produit pour billetterie (librairie package, sorties etc)
	Traiter une demande de partenaires : affichage, dépôt de flyers	Editer un carnet de voyage personnalisé
	Savoir appeler les membres de l'équipe située à l'étage si besoin (par téléphone) si un RDV se présente	Demande en langue étrangère
	Reconnaitre une réclamation	Traiter une réclamation
TAC	Renseigner les usagers sur les horaires et itinéraires de bus, tarifs, mode de transport disponibles	Vente et remboursement de titres, location de vélos/trottinettes

	Remettre les supports d'information adaptés aux usagers (<i>cf récap des supports de communication</i>)	Donner une information en temps réel relative au réseau du délégataire
	Appeler un agent du délégataire si un RDV se présente	Gestion des objets perdus
	Accompagner les usagers à l'utilisation du Distributeur Automatique de Titres	Traitement et/ou renseignements relatifs aux ventes en ligne
	Renseigner sur la location de vélo et les parcs à vélo	Gestion parc à vélo et Point Vélo

Il est primordial que les deux entités mettent en place des formations régulières pour les agents d'accueil afin que les renseignements fournis aux usagers soit précis et de qualité. En parallèle de l'accueil physique, les informations transmises par les deux entités sur leurs sites internet respectifs doivent être à jour, de qualité et homogène.

Il conviendra de mener une réflexion avec l'office du tourisme afin de réduire et d'optimiser la charge en personnel. –Le concessionnaire s'engage à poursuivre la collaboration avec l'Office de tourisme par des échanges et par la formalisation de propositions dans le but de faciliter la mise en place de projets et missions communes. Les deux entités sont encouragées à proposer des offres de services communes qui permettront des synergies.

En collaboration avec l'Office de tourisme, le Concessionnaire participera à la vie du bâtiment et fera remonter les besoins logistiques et matériels. Un tableau de suivi des marchés et des contrats en cours concernant la gestion commune du bâtiment doit être repris et suivi par le concessionnaire en collaboration avec l'office du tourisme. La répartition des tâches doit être équitable.

Animation de l'espace démonstrateur

L'espace démonstrateur ou espace dit showroom est un lieu majeur d'animation partagé entre l'autorité organisatrice, l'office du tourisme et le concessionnaire. Une charte relative à l'utilisation de l'espace démonstrateur de la maison de la mobilité et du tourisme est en cours de rédaction. Ce lieu répond à plusieurs fonctionnalités :

- C'est un lieu d'animation mobilité pouvant contenir des ateliers vélo, des sensibilisations à la mobilité...
- C'est un espace qui permet, dans le cadre du Hub de la mobilité (projet de territoire porté par Annemasse agglo), de mettre à disposition un lieu pour des stat up innovantes de la mobilité qui souhaiteraient se présenter et faire des démonstrations.
- C'est un lieu qui peut contenir des expositions, des conférences, des réunions publiques.

Il est demandé au concessionnaire de faire vivre cet espace à travers un plan d'animation qui participera au rayonnement de la maison de la mobilité et du tourisme. Cet espace démonstrateur doit également faire écho au projet de territoire sur l'innovation de la mobilité. Le concessionnaire devra accompagner l'agglomération dans sa communication grand public et ses événements sur la mobilité.

L'espace est modulable et équipé. L'animation et la programmation de cet espace devra être précisé dans le plan marketing annuel.

Conseil en mobilité

Le concessionnaire a une obligation de conseil en mobilités auprès des usagers à travers l'accueil de la Maison de la Mobilité et du Tourisme, les outils numériques (site internet et MaaS - application Tac Mobilités), les animations mais aussi en mettant en place la possibilité de prendre rendez-vous pour un conseil personnalisé.

Le concessionnaire devra se rendre disponible pour des partenaires privés ou publiques qui souhaiteraient mettre en place des conseils ou des stands d'informations sur la mobilité.

Le conseil en mobilité doit également être présent pour les entreprises du territoire. Le conseil en mobilité s'accompagne des plans de mobilité décrit en annexe 32.

Services vélo

Location de vélo

Le délégataire assure la gestion et la location d'un parc de 114 véhicules (acquisition de 2022 comprise).

- Vélo classique : 40 ;
- Vélo VAE : 36 ;
- Vélos pliants : 6 ;
- Trotinettes électriques : 30 ;
- Vélo cargo électrique : 2.

Un programme de développement du service de la vélostation devra être proposé par le concessionnaire pour dynamiser cette activité selon les usages. Cette évolution devra s'accompagner d'une proposition d'achat de flotte de vélo qui sera inscrite à l'annexe 5 PPI (voir Annexe 30).

Le concessionnaire doit anticiper les besoins de stockage des vélos. L'Annemasse Agglo accepte dans la mesure des places disponibles de stocker des vélos au sein des parcs à vélo du parvis.

Le concessionnaire peut proposer la mise à disposition des vélos et/ou trotinettes électriques dans le cadre des PMDE (voir annexe 31). Le délégataire peut également être amené à conventionner avec l'office du tourisme pour la mise à disposition des vélos sous réserve de la validation de l'agglomération.

Parcs à vélo

Le territoire est équipé de trois parcs à vélos situés au nord et au sud de la gare d'Annemasse (100 places chacun) et à côté de la douane de Moillesulaz sur la commune de Gaillard (80 places) à proximité de l'arrêt de Tram.

Les parcs sont accessibles via un valideur de carte Ourà.

Une consigne de 80 places devrait être mise en service en fin d'année 2021, situé à côté de la douane de Moillesulaz sur la commune de Gaillard à proximité de l'arrêt de tram. Le système d'accès à la consigne est le même que les autres consignes.

Les parcs à vélo proviennent de l'entreprise Altinova. Ils sont équipés de caméras de vidéos surveillances.

Les frais de fonctionnement associés à un parc à vélo sont les suivants :

Mission d'exploitation et de surveillance	Cout d'exploitation annuel par consigne pour un parc au-dessus de 80 places
Gestion avec Conduent	0
Nettoyage (2x par semaine)	760,50 €
Fluides SDSL EDF	0
Vidéo surveillance	370 €
Assurance responsabilité civile	500 €
TOTAL	1 630,50 €

Le cout annuel de fonctionnement par consigne au-dessus de 80 places est de 1630.50 €

Dans le cas d'un rajout de parc à vélo en dessous ou équivalent à 40 places cela nécessitera une réévaluation du cout annuel de fonctionnement

Des parcs à vélo sont susceptibles d'être développés le long du tram des TCSP et dans les P+R.

Il est demandé au concessionnaire de veiller à la bonne utilisation du service et d'être force de propositions dans le suivi de l'équipement.

Station de lavage vélo

Il est demandé au concessionnaire de prendre en compte la présence de la station de lavage dans les services vélo du territoire mis à disposition aux usagers.

La station de lavage est gratuite, il est demandé au concessionnaire une maintenance décrite à l'annexe 22.

Commentaire TP2A : le contenu de l'annexe sera à adapter lors de la mise au point contractuelle.



CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE

Maison de la Mobilité et du Tourisme

ENTRE LES SOUSSIGNES

La **COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ANNEMASSE LES VOIRONS AGGLOMERATION, dite ANNEMASSE AGGLO**, représentée par Monsieur Christian DUPESSEY, Président de ladite Communauté d'Agglomération, domiciliée 11 Avenue Emile Zola, BP 225, 74105 ANNEMASSE, dûment habilité en vertu de la Décision du Président n°D-2018- ~~0375~~...en date du ~~10/12/2018~~...jointe en annexe n°1 des présentes.

Ci-après dénommée « le Bailleur », ou « ANNEMASSE AGGLO » ou « la Communauté d'Agglomération »,

D'une part,

Et

L'Office de tourisme « Les Monts de Genève – Haute-Savoie – France », EPIC domicilié Place de la Gare, 74100 ANNEMASSE, représenté par Monsieur Florent GIRAUD, Directeur, dûment habilité à agir en vertu de la délibération n° 2018- 16 en date du 3 mais 2018, jointe en annexe n°2 des présentes.

Ci-après dénommé « le Preneur »,

D'autre part,

Ci-après désignés individuellement « Partie » et collectivement « Parties »

Table des matières

ARTICLE 1.	Nature juridique de la convention.....	4
ARTICLE 2.	Designation des locaux.....	4
ARTICLE 3.	Destination des locaux.....	5
ARTICLE 4.	Durée de la convention.....	5
Article 4.1 -	Durée du droit d'occupation précaire.....	5
Article 4.2 -	Entrée en jouissance du local.....	5
Article 4.3 -	Dépôt de garantie.....	6
Article 4.4 -	Modification de la convention.....	6
Article 4.5 -	Fin du droit d'occupation précaire.....	6
Article 4.6 -	Fin anticipée du droit d'occupation précaire.....	6
ARTICLE 5.	Redevances et charges.....	7
Article 5.1 -	Redevance de base.....	7
Article 5.2 -	Régime fiscal.....	8
Article 5.3 -	Provision sur charges.....	8
Article 5.3.1 -	Clef de répartition des charges.....	8
Article 5.3.2 -	Détails des charges.....	8
Article 5.3.3 -	Facturation des charges.....	9
Article 5.4 -	Impôts, droits et taxes.....	9
Article 5.5 -	Garantie.....	10
ARTICLE 6.	Obligation d'assurance.....	10
ARTICLE 7.	Sous-location, mutation, cession.....	11
Article 7.1 -	Autorisation de sous location sous conditions.....	11
Article 7.2 -	Désignation des lots en sous-location.....	12
Article 7.3 -	Conditions générales.....	12
ARTICLE 8.	Conditions générales d'utilisation et de jouissance.....	12
ARTICLE 9.	Conditions d'entretien et de maintenance.....	13
Article 9.1 -	Améliorations.....	13
Article 9.2 -	Entretien et réparations.....	14
Article 9.3 -	Travaux.....	14
ARTICLE 10.	Sécurité - dégradations.....	15
ARTICLE 11.	Changement d'état - élection de domicile - attribution de juridiction.....	15
ARTICLE 12.	Autres conditions sur l'usage des parties communes.....	15
ARTICLE 13.	Clause résolutoire.....	16
ARTICLE 14.	Clause dérogatoire.....	16
ARTICLE 15.	Pénalités.....	16
ARTICLE 16.	Litiges.....	17
Liste des ANNEXES	.....	17

EXPOSE

Dans le cadre de la politique de mobilité et de développement économique et touristique de l'agglomération et afin d'accompagner le développement des infrastructures de transports alternatifs à la voiture individuelle (Léman Express, voie verte, tramway, BHNS) et positionner le territoire de l'agglo comme plateforme des flux touristiques vers Genève et la Haute-Savoie du nord, les élus de l'agglomération souhaitent développer un lieu de service unique à la mobilité et au tourisme au cœur du futur pôle d'échanges de la gare d'Annemasse.

La Maison de la Mobilité et du Tourisme regroupe ainsi sur un seul et même site plusieurs services à l'usager assurés par TP2A dans le cadre de la délégation de service public transports urbains et l'office de tourisme des Monts de Genève, visant à améliorer l'information voyageurs, afin d'initier le changement. Les services sont les suivants :

- ✓ Vente/renseignement/animation/sensibilisation / conseil sur le tourisme et la mobilité plurielle (transports urbains, P+R, auto-partage, etc.) dans une approche intégrée
- ✓ Vélo-station
- ✓ Plan de mobilité entreprise et administration
- ✓ Animations autour de l'éco-mobilité et la mobilité durable
- ✓ Conseil personnalisé permettant une offre de service qualitative et adapté pour offrir du conseil sur mesure et favoriser ainsi la complémentarité des modes
- ✓ Actions de comportement et de rationaliser les choix de mobilité (plans de mobilité, campagnes de communication, conseil en éco-mobilité, etc.)

Ce projet vise ainsi à :

- ✓ Faciliter la lisibilité des services de mobilité et du tourisme en les regroupant au sein d'un même lieu accessible à tous en cœur d'agglomération et permettre la mise en réseaux des acteurs locaux du tourisme et de la mobilité (mailler l'ensemble des offres de mobilité, développer des partenariats, offrir des titres combinés,...)
- ✓ Permettre la mise en réseaux des acteurs locaux du tourisme et de la mobilité (mailler l'ensemble des offres de mobilité, développer des partenariats, offrir des titres combinés,...)
- ✓ Donner de la visibilité / lisibilité sur la pluralité de l'offre de mobilité qui existera sur notre territoire en 2019 et ce y compris sur les offres locales d'initiatives privés (stationnement, vélocistes, loueur de voiture, taxis, etc.)
- ✓ Adapter les horaires d'ouverture pour s'adapter au rythme de vie des citoyens tout en maîtrisant les coûts grâce à une mutualisation du personnel et au développement d'outils numérique
- ✓ Faire de la Maison de la Mobilité un lieu d'animation et d'échanges autour de la mobilité et du tourisme afin d'augmenter l'efficacité des services
- ✓ Faire de la Maison de la Mobilité un outil de développement économique par la création d'un lieu de démonstration/vitrine autour de la mobilité durable à destination des entreprises, des acteurs de la formation, de la recherche et du développement, des citoyens, etc.

Ceci exposé, il est passé la convention d'occupation précaire objet des présentes :

ARTICLE 1. NATURE JURIDIQUE DE LA CONVENTION

La présente Convention est exclue du champ d'application des articles L. 145-1 et suivants et R. 145-1 et suivants du Code de Commerce relatifs aux baux commerciaux.

ARTICLE 2. DESIGNATION DES LOCAUX

Annemasse Agglo consent par les présentes au Preneur qui accepte, le droit d'occuper précairement des locaux dont elle est propriétaire sur les parcelles cadastrées : n° S 3792 et 3793 ci-après désignées à l'adresse suivante :

**Maison de la Mobilité
2, place de la gare
74 100 ANNEMASSE**

Est joint à la présente convention un plan et un état descriptif des charges qui présente l'ensemble des lots composant ce bâtiment (Annexe n°1) et précisent la teneur de ces espaces.

Les lots et surfaces concernées par cette convention sont détaillés ci-après. La numérotation est conforme au plan annexé:

294.24 m² de bureaux répartis sur deux étages.

Niveau	N° lot	Affectation	Désignation sur le plan	Surface privative (m2)
SOUS-SOL	4	OT	Stockage doc OT + événementiel OT	36,76
REZ-DE-CHAUSSEE	10	OT	Responsable accueil	14,56
1er étage	17	OT	Responsable commercial et ass.	22,31
1er étage	20	OT	Ass. Et comptabilité	13,20
1er étage	21	OT	responsable événementiel et ass	19,69
1er étage	22	OT	Resp. com	13,94
1er étage	23	OT	Bureau de la directrice	16,46
TOTAL				136,92

Niveau	N° lot	Affectation partagée	Désignation sur le plan	Surface privative (m2)
REZ-DE-CHAUSSEE	6	OT/TP2A	Local, coffre et sas	11,51
REZ-DE-CHAUSSEE	12	OT/TP2A	Stockage	4,21
REZ-DE-CHAUSSEE	13	OT/TP2A	Accueil	129,13
REZ-DE-CHAUSSEE	15	OT/TP2A	Sanitaires Accueil	4,79
1er étage	19	OT/TP2A	Local détente	16,87
2ème étage	26	OT/TP2A	Salle réunion	11,57
TOTAL OT / TP2A				178,08
Surface part OT			1/2	89,04

Niveau	N° lot	Affectation	Désignation sur le plan	Surface privative (m2)
REZ-DE-CHAUSSEE	7	OT	Salle réunion	23,27
REZ-DE-CHAUSSEE	8	OT	Espace démonstrateur	24,65
REZ-DE-CHAUSSEE	9	OT	Espace démonstrateur	20,36
TOTAL				68,28

Total de la surface privative 294.24

Ces lots sont libres de toute occupation et non meublés.

Le Bailleur confère par ailleurs au Preneur, dans les mêmes conditions, la jouissance non exclusive des espaces communs de la Maison de la Mobilité, à savoir notamment :

- Paliers, hall, ascenseur, sous-sol et escaliers
- Des sanitaires hommes et femmes

Ces locaux sont loués sans place de stationnement.

ARTICLE 3. DESTINATION DES LOCAUX

Le Preneur devra occuper les locaux loués par lui-même, paisiblement, conformément aux articles 1728 et 1729 du Code Civil.

Les Locaux devront être et demeurer affectés à usage de la société conformément à l'activité mentionnée dans les statuts de l'EPIC, et être utilisés directement par le preneur pour l'activité correspondant à son objet, à l'exclusion de toute autre activité.

Tout changement d'activité ou adjonction d'activités connexes ou complémentaires demeure subordonné à **l'accord express et écrit du Bailleur.**

Si cette condition n'était pas remplie, la résiliation de la présente Convention administrative serait prononcée discrétionnairement par le Bailleur dans les conditions prévues par l'article 4 des présentes.

Le preneur déclare connaître les locaux pour les avoir vus et visités en vue des présentes et les trouver dans les conditions nécessaires et suffisantes à l'usage auquel ils sont destinés.

ARTICLE 4. DUREE DE LA CONVENTION

Article 4.1 - Durée du droit d'occupation précaire

Le droit d'occupation précaire est consenti et accordé pour une durée courant du **10 décembre 2018 jusqu'au 31 décembre 2021.**

Article 4.2 - Entrée en jouissance du local

Le preneur prendra les locaux dans l'état où ils se trouvent au moment de l'entrée en jouissance. Les parties s'entendent pour dire que l'état des lieux a été réalisé par huissier en date du 19 Novembre 2018.

Le preneur sera réputé avoir reçu les locaux en parfait état, sans que, postérieurement, il puisse établir la preuve contraire.

Il ne pourra exiger d'Annemasse Agglo aucune remise en état ni réparation autre que celles qui seraient nécessaires, ni lui faire aucune réclamation quelconque à ce sujet, et sans pouvoir exercer aucun recours contre Annemasse Agglo pour vices de construction, dégradations, voirie, insalubrité, humidité, infiltrations, cas de force majeure et toutes autres causes quelconques intéressant l'état des lieux, le preneur se déclarant prêt à

supporter tous inconvénients en résultant et à effectuer, à ses frais, toutes les réparations et mises en état que nécessiterait l'état des lieux, même celles nécessitées par la vétusté ou l'usure.

Une attestation d'assurance, le dépôt de garantie et un RIB de la société seront exigés à la remise des clefs.

Lors de la restitution des locaux au bailleur, un état des lieux sera à nouveau dressé entre le preneur et le bailleur, de manière amiable et contradictoire.

A défaut, il sera dressé par un huissier, à l'initiative de la partie la plus diligente, à frais partagés par moitié entre les parties.

Article 4.3 - Dépôt de garantie

Aucun dépôt de garantie ne sera demandé dans le cadre de cette convention.

En cas de perte de clefs ou de badges, le preneur remplacera à l'identique l'ensemble des clés correspondantes.

Article 4.4 - Modification de la convention

Toutes modifications de la présente convention ne pourront résulter que d'avenants. Ces modifications ne pourront, en aucun cas, être déduites soit de la passivité du Bailleur, soit même de simples tolérances, quelles qu'en soient la fréquence et la durée. Le Bailleur restera toujours libre d'exiger la stricte application des clauses et stipulations qui n'auraient pas fait l'objet d'une modification expresse.

Article 4.5 - Fin du droit d'occupation précaire

La présente convention expirera de plein droit sans autre procédure extrajudiciaire ni lettre recommandée à l'issue de la période de validité de la convention. Un état des lieux de sortie sera réalisé à la fin de la période de la présente convention ; à défaut de la présence du Preneur, il sera considéré comme faisant foi sans que le Preneur ne puisse exercer aucune contestation.

Article 4.6 - Fin anticipée du droit d'occupation précaire

La convention pourra être résiliée à tout moment par accord des Parties sous préavis de trois mois, par lettre recommandée avec avis de réception.

En cas de manquement à l'une des obligations découlant de la présente Convention, ou à défaut de règlement de la redevance dans les conditions définies à l'article 5 de la présente convention, le Bailleur pourra résilier, sans que cela n'ouvre droit à indemnité pour le Preneur, la présente convention après mise en demeure préalable par lettre recommandée avec accusé de réception restée infructueuse dans le délai précisé par celle-ci.

Le refus pour le Preneur de quitter les lieux au jour de la résiliation, comme d'ailleurs à l'échéance des présentes, l'oblige au profit du Bailleur à une indemnité d'occupation sans titre qui sera fixée à la somme de 150 € (cent cinquante euros) par jour de retard calendaire.

Dans ce cas, le montant du dépôt de garantie versé, resterait acquis à titre d'indemnité forfaitaire et non susceptible d'une réduction judiciaire par application de l'article 1231 du Code civil, sans préjudice du droit du Bailleur à tous dommages-intérêts.

Le Preneur devra remettre les clés des locaux dès son déménagement effectué, quelle qu'en soit la date, fût-elle antérieure à la fin de la convention, nonobstant tout prétendu délai de faveur, d'usage ou de tolérance qui ne pourra, en aucun cas, être invoqué ni admis au mépris de la présente stipulation. La remise des clés par le Preneur et leur acceptation par le propriétaire ne portera aucune atteinte à son droit de répéter contre le Preneur, le coût des réparations de toute nature dont ce dernier, est tenu suivant la loi et les clauses de la présente convention.

ARTICLE 5. REDEVANCES ET CHARGES

Article 5.1 - Redevance de base

La présente convention est donc consentie et acceptée moyennant deux redevances mensuelles distinctes :

Pour les lots privatifs :

- une redevance mensuelle de **2 542,05 € HT** (deux mille cinq quarante-deux euros et cinq centimes hors taxes) soit **3 050,46 € TTC** (trois mille cinquante euros et quarante-six centimes toutes taxes comprises) au taux de TVA actuel de 20 % ;

Pour l'espace démonstrateur :

La redevance relative à l'Espace Démonstrateur tient compte d'une décote forfaitaire spécifique propre résultant de l'utilisation privative de cet espace par Annemasse Agglo pour une durée de 60 jours par an. Cette décote tient compte de la location et des charges inhérentes à l'utilisation de cet espace.

- une redevance mensuelle de **482,42 € HT** (quatre cent quatre-vingt-deux euros et quarante-deux centimes hors taxes) soit **603,03 € TTC** (six cent trois euros et trois centimes toutes taxes comprises) au taux de TVA actuel de 20 % ;

Soit une redevance mensuelle totale de : **3024,47 € HT** soit **3 653,49 € TTC**

Le Preneur s'oblige à payer la redevance mensuellement d'avance au Bailleur, de préférence par virement en utilisant les coordonnées bancaires du Bailleur annexées.

Article 5.2 – Régime fiscal

La présente convention est soumise au régime légal de la TVA en vigueur.

Article 5.3 – Provision sur charges

Article 5.3.1 - Clef de répartition des charges

La clef de répartition des charges est conforme à l'utilisation des espaces sur la base d'un état descriptif dressé pour le propriétaire par un géomètre expert, en date du 28 novembre 2018.

L'ensemble des charges demandées au Preneur comprennent à la fois les charges communes (utilisation des parties communes) et les charges qui sont affectées à l'usage privatif des lots loués.

Article 5.3.2 - Détails des charges

Les charges communes générales comprennent **notamment**:

- L'eau et l'assainissement pour les communs
- L'électricité des communs
- L'entretien et la fourniture du système de chauffage
- Les charges communes liées à l'ascenseur
- L'entretien et la maintenance du système de contrôle d'accès
- Toutes charges liées à l'utilisation des communs et à leur gestion

Les charges propres à chaque lot comprennent **notamment**:

- L'eau et assainissement
- L'électricité
- L'entretien et la fourniture du système de chauffage

Pour les lots privatifs :

Type de charges	Tantièmes (des lots loués)
Charges de chauffage (+entretien)	322 / 1000
Charges d'eau et assainissement	378.50 / 1000
Charges d'électricité	363 / 1000
Charges communes générales	322 / 1000
Charges communes liées à l'ascenseur	127 / 1000
Charges communes hall, minuterie, cage d'escalier	318.50 / 1000

Pour l'espace démonstrateur :

Type de charges	Tantièmes (des lots loués)
Charges de chauffage (+entretien)	97 / 1000
Charges d'eau et assainissement	114 / 1000
Charges d'électricité	108 / 1000
Charges communes générales	97 / 1000
Charges communes liées à l'ascenseur	74 / 1000
Charges communes hall, minuterie, cage d'escalier	89 / 1000

Article 5.3.3 – Facturation des charges

Une provision sur charges sera demandée tous les mois.

Elle est fixé à : 480 euros par mois, pour les lots privatifs et l'espace démonstrateur. Ces montants sont répartis de la manière suivante :

- o Pour les lots privatifs :
 - **380 euros par mois (trois cent quatre-vingt euros)**
- o Pour l'espace démonstrateur :
 - **100 euros par mois (cent euros)**

Le décompte de charge annuel sera effectué courant du trimestre de l'année n+1. Il sera alors procédé à une régularisation et ce montant pourra être ajusté pour les années suivantes, cela fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

Article 5.4 - Impôts, droits et taxes

Il devra satisfaire à toutes les charges de ville, de police, réglementation sanitaire, salubrité, hygiène, ainsi qu'à celles pouvant résulter de la réglementation d'urbanisme de la commune, et autres charges dont les locataires sont ordinairement tenus, de manière à ce qu'Annemasse Agglo ne puisse aucunement être inquiétée ni recherchée à ce sujet.

Le Preneur acquittera ses impôts personnels : taxe professionnelle, taxes annexes à la précédente et généralement, tous impôts, contributions et taxes fiscales et parafiscales, auxquels il est et sera assujéti personnellement et dont le propriétaire pourrait être responsable pour lui au titre des articles 1686 et 1687 du Code Général des Impôts ou à tout autre titre quelconque et il devra justifier de leur acquit à Annemasse Agglo à toute réquisition et notamment, à l'expiration de la convention, avant tout enlèvement d'objets mobiliers, matériel et marchandises.

Il supportera les charges, taxes et redevances d'enlèvement des ordures ménagères, - et s'il y a lieu, celles relatives à l'enlèvement et la gestion des déchets spécifiques liés à ses activités, de balayage, de voiries et d'urbanisme, de déversement des égouts, sur l'eau (pollution, traitement, modernisation des réseaux et collectes...), sur les fluides et sources d'énergie, le coût de location des conteneurs de déchets ménagers et/ou

d'activités et de manière générale toutes charges, taxes, redevances, impositions liées à l'exploitation et l'occupation des Locaux et aux services y attachés.

La base de ces impositions et taxes mises à la charge du Preneur s'effectuera sur la base des tantièmes qui lui sont affectés tant au titre des locaux utilisés en son nom que des espaces communs.

La taxe foncière reste à la charge d'Annemasse Agglo.

Article 5.5 - Garantie

Le Preneur devra garnir et tenir constamment garnis les locaux occupés de matériel, marchandises, objets et effets mobiliers lui appartenant en quantité et de valeur suffisante pour répondre en tout temps du paiement des redevances et de ses accessoires et de l'exécution de toutes les conditions de la présente convention. En cas de non règlement des redevances, les agencements, en particulier, reviendront à Annemasse Agglo.

ARTICLE 6. OBLIGATION D'ASSURANCE

Annemasse Agglo assure le bâtiment, en sa qualité de propriétaire.

Le Preneur devra faire assurer, auprès de compagnies d'assurances notoirement solvables contre l'incendie, les risques professionnels de son commerce, ses objets mobiliers, matériel et marchandises, les risques locatifs, recours des voisins, dégâts des eaux, explosion du gaz, bris de glaces et généralement tous risques quelconques. Il devra maintenir et renouveler ces assurances pendant toute la durée de la convention, acquitter régulièrement les primes et cotisations et justifier du tout à toute réquisition d'Annemasse Agglo.

Par ailleurs, le preneur devra souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile du fait des représentants légaux, associés, préposés, salariés ou non, et de ses biens ou de ceux dont il a la garde à quelque titre que ce soit.

Le Preneur devra justifier au moment de la remise des clefs de l'existence de ces assurances et du paiement régulier des primes afférentes, à l'entrée dans les locaux et à chaque date anniversaire ou sur toute réquisition du Bailleur.

Ainsi qu'il est stipulé précédemment, si l'activité exercée par le Preneur entraînait, soit pour le propriétaire, soit pour les voisins, des surprimes d'assurances, le Preneur devra rembourser aux intéressés, le montant de ces surprimes.

Les parties conviennent d'une renonciation à recours de manière réciproque et envers les assureurs.

Notamment, le Preneur renonce à tout recours et à toute réclamation contre le Bailleur:

- en cas de vol, cambriolage ou autres faits délictueux, et, généralement de troubles apportés par des tiers par voie de fait, sur toute partie commune de l'immeuble ; le Bailleur n'assumant aucune obligation de surveillance.

- en cas d'interruption, ainsi qu'il a été dit à l'article ci-dessus dans le service des installations de l'immeuble, étant précisé ici qu'il s'agit des eaux, du chauffage, de l'électricité, des fluides, des téléphones et tous autres services et équipements provenant soit du fait du service concessionnaire qui en dispose, soit de travaux, accidents ou réparations, soit de gelée, soit de tous autres cas de force majeure.
- en cas d'accident pouvant survenir du fait de l'installation desdits services dans les lieux loués.
- en cas de troubles apportés à la jouissance des Locaux ou de dégradations ou destructions dans lesdits lieux, par le fait de tiers, quelle que soit leur qualité, le Preneur devant agir directement contre eux, sans pouvoir mettre en cause le Bailleur.
- Le Preneur renonce également à réclamer au Bailleur et son mandataire, en cas de dommages matériels ou immatériels, des indemnités pour privation de jouissance et/ou perte d'exploitation du fait de l'arrêt total ou partiel de son activité, et fera son affaire personnelle de la souscription de toute garantie auprès de ses assureurs couvrant ces risques avec renonciation à recours.

ARTICLE 7. SOUS-LOCATION, MUTATION, CESSION

Article 7.1 - Autorisation de sous location sous conditions

Le Preneur est autorisé à sous-louer les lots n°7, 8 et 9 (salle de réunion et espace démonstrateur), uniquement à l'entreprise TP2A, délégataire du service public de transports urbains pour le compte d'Annemasse Agglo.

Les modalités de gestion de l'espace seront définies dans un document à intervenir entre le Preneur et le sous locataire.

Le Preneur ne pourra sous louer que sur la base d'un tarif fixé dans la limite de la moitié du prix au m² de la surface louée et dans le plafond de 50% des charges qui lui sont associées.

Le preneur veillera à ce que le sous-locataire n'exerce dans ces lieux loués que l'activité de renseignement, animation, sensibilisation, accueil de la clientèle et vente liée à son activité et entrant dans le champ de la délégation de service public Transports urbains.

Le preneur s'engage également à mettre à disposition l'espace démonstrateur à Annemasse Agglo ou tout partenaire/prestataire qu'elle désignerait, 60 jours par an (soixante jours), à titre gracieux. Le Bailleur pourra demander tous justificatifs de cette mise à disposition sur simple demande. A défaut de respect de ces conditions, la convention pourra être résiliée.

Article 7.2 – Désignation des lots en sous-location

La partie des locaux qui peut être sous-louée comprend la surface de l'espace démonstrateur et d'échanges située au rez-de-chaussée :

- Le lot n°7 pour une surface de 23.27 m²
- Le lot n°8 pour une surface de 24.65 m²
- Le lot n°9 pour une surface de 20.36m²

Soit une surface totale de 68.28 m².

Article 7.3 – Conditions générales

En dehors de cette condition, le Preneur s'interdira expressément d'accorder à un quelconque tiers, à titre gratuit ou onéreux, un contrat de sous-location ou d'occupation à titre précaire, d'apporter en société, de mettre en location gérance ou de céder les droits qu'il tient des présentes, même à son successeur dans la même activité, sans solliciter au préalable l'agrément écrit du Bailleur.

En cas de cession du droit d'occupation précaire, et agrément du Bailleur, le Preneur cédant sera solidairement tenu avec son cessionnaire de toutes les obligations mises à sa charge par les présentes et notamment du paiement des redevances à échéance et de l'entière exécution de toutes les clauses pendant la durée de la présente Convention.

ARTICLE 8. CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION ET DE JOUISSANCE

La présente convention est consentie et acceptée sous les conditions suivantes que les deux parties s'obligent à exécuter et à accomplir, à savoir :

- Le Preneur déclare avoir une parfaite connaissance desdits lieux et les accepter en l'état où il se trouve sans aucune réserve.
- Il s'engage à maintenir les locaux loués en état permanent d'exploitation effective et normale.
- Le Preneur jouira des locaux en bon père de famille suivant leur désignation, telle qu'elle sera indiquée ci-après : il ne pourra en aucun cas rien faire ou laisser faire qui puisse les détériorer et elle devra prévenir immédiatement Annemasse Agglo de toute atteinte qui serait portée à la propriété et de toutes dégradations et détériorations qui viendraient à se produire dans les locaux et les parties communes le desservant et qui rendraient nécessaires des travaux incombant à Annemasse Agglo.
- D'une façon générale, le Preneur ne pourra commettre aucun abus de jouissance, sous peine de résiliation immédiate de la présente convention, alors même que cet abus n'aurait été que provisoire et de courte durée.

- Le Preneur s'engage à respecter et à faire respecter les conditions d'hygiène et de sécurité des locaux.
- Sauf accord préalable d'Annemasse Agglo établi par écrit, les locaux ne peuvent pas être utilisés par le Preneur à d'autres fins que celles précisées par la présente convention.
- Le Preneur ne pourra emmagasiner ou entreposer dans quelque partie que ce soit dans les lieux occupés, des marchandises ou objets désagréables ou qui présenteraient des risques sérieux quels qu'ils soient, et plus particulièrement d'incendie.
- Le Preneur déclare faire son affaire personnelle des autorisations qui seraient, le cas échéant, nécessaires à l'exercice de son activité dans lesdits locaux. Il s'oblige, afin de se conformer à la réglementation, à exécuter à ses seuls frais, risques et périls, pendant toute la durée de la convention, tous travaux les concernant, le tout de manière à ce que le Bailleur ne soit jamais recherché ni inquiété à ce sujet.

ARTICLE 9. CONDITIONS D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE

Article 9.1 – Améliorations

Le Preneur ne pourra faire dans les lieux occupés aucune construction ni démolition, aucun percement de murs, cloisons ou planchers, ni aucun changement de distribution, sans le consentement express et par écrit d'Annemasse Agglo. Les travaux qui seraient autorisés par celle-ci devront être exécutés aux frais du Preneur, sous la surveillance et le contrôle de l'architecte d'Annemasse Agglo, dont les honoraires et vacations seront payés par le Preneur.

Tous les embellissements, améliorations, faits par le Preneur resteront à la fin de la présente convention propriété d'Annemasse Agglo sans indemnité de sa part. Le Preneur ne pourra plus supprimer les travaux ainsi exécutés même au cours des présentes, sans le consentement d'Annemasse Agglo, lesdits travaux se trouvant incorporés à l'immeuble du fait de leur exécution et le Preneur perdant tous droits de propriété à leur égard. Cependant, Annemasse Agglo a le droit d'exiger, à la fin de la mise à disposition, le rétablissement des lieux dans leur état primitif, aux frais exclusifs de le Preneur, même pour les travaux, améliorations, embellissements et installations qui auraient été réalisés par ce dernier avec l'accord d'Annemasse Agglo.

A ce titre, Annemasse Agglo pourra visiter les locaux ou les faire visiter par toute personne mandatée par elle, pour la surveillance et l'entretien du bâtiment et des installations communes ou privées une fois par an et toutes les fois que cela sera nécessaire sous réserve d'en prévenir le Preneur.

Article 9.2 – Entretien et réparations

Le Preneur maintiendra en parfait état de réparations locatives et d'entretien les locaux mis à sa disposition ainsi que les installations qu'il sera amenée à effectuer.

Le bailleur s'obligeant de son côté à exécuter et prendre en charge toute autre dépense d'entretien, de remplacements, de réparations et de travaux des locaux et de leurs équipements. Conformément aux dispositions de l'article 606 du Code Civil, Annemasse Agglo aura la charge des grosses réparations. Le Preneur aura la charge des réparations locatives, de menu entretien, d'entretien courant, même liés à la vétusté et devra rendre les lieux en bon état à l'expiration de la convention. Le Preneur devra aviser immédiatement Annemasse Agglo de toutes les réparations à la charge de cette dernière, dont il sera à même de constater la nécessité sous peine d'être tenu pour responsable de toute aggravation du fait de son silence ou de son retard.

Article 9.3 - Travaux

Le Preneur souffrira qu'Annemasse Agglo fasse, pendant la durée de la convention, aux locaux occupés, quelle qu'en soient l'importance et la durée, alors même que cette durée excéderait quarante jours et sans pouvoir prétendre à aucune indemnité ou diminution de redevance, tous travaux quelconques qui pourraient devenir nécessaires. Ces travaux peuvent être également des réparations, améliorations, reconstruction, surélévations, agrandissements, ainsi que tout passage de canalisations, pose de poteaux ou piliers qu'Annemasse Agglo estimerait nécessaires, utiles ou même simplement convenables de faire exécuter.

A ce sujet, notamment, il est rappelé que le Preneur ne pourra mettre aucun obstacle aux travaux que le propriétaire se proposerait d'entreprendre et qui auraient pour objet d'améliorer le confort de l'immeuble ainsi que le prescrivent les dispositions de l'article C de la loi n° 64-1278 du 28 décembre 1964. La liste de ces travaux est celle établie par le décret n° 64-1357 du 30 décembre 1975.

Le Preneur ne pourra, non plus, s'opposer aux travaux dont l'immeuble pourrait être l'objet dans le cadre d'opérations d'urbanisme, et notamment, à l'exécution, des travaux visés à l'article L.2111-10 du Code de l'Urbanisme et des travaux entrepris dans le cadre des opérations visées à l'article L.313 et suivants et R.313-1 et suivants du même Code. D'une manière générale et quant à ces travaux, les rapports d'Annemasse Agglo et de le Preneur seront réglés comme il est prévu par ces textes.

Le Preneur devra également supporter tous les travaux qui seraient exécutés sur la voie publique, ou dans les immeubles voisins de celui dont font partie les locaux occupés, quelque gêne qu'il puisse en résulter pour l'exploitation de son commerce ou pour pénétrer dans les lieux occupés, sauf son recours contre l'administration, l'entrepreneur des travaux, les propriétaires voisins ou qui il y aura lieu, mais en laissant toujours Annemasse Agglo hors de cause.

Enfin, le Preneur souffrira des travaux laissés sous réserves de livraison du bâtiment. Elle permettra à Annemasse Agglo, et aux entreprises mandatées de terminer leurs interventions et d'accéder aux locaux jusqu'aux levées de réserves.

ARTICLE 10. SECURITE – DEGRADATIONS

Le Preneur s'engage à signaler à Annemasse Agglo, tout problème de sécurité dont il aurait connaissance, concernant le bâtiment. Le Preneur ne pourra laisser faire quoi que ce soit qui puisse détériorer les lieux, ou détourner l'utilisation initiale des locaux et devra intervenir afin de faire cesser ces agissements. Il devra avertir Annemasse Agglo de toute atteinte portée à l'immeuble.

Le Preneur devra prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter toute détérioration qui serait causée par le gel ou injection de produits corrosifs aux installations d'eau.

Le Preneur reconnaît avoir pris connaissance des consignes générales de sécurité et s'engage à les appliquer. Elle reconnaît avoir constaté l'emplacement des extincteurs et avoir pris connaissance des itinéraires d'évacuation et des issues de secours, dont le plan est annexé ci-après. Si le preneur modifie les locaux, il doit veiller à la mise à jour des plans et informer le Bailleur.

ARTICLE 11. CHANGEMENT D'ETAT – ELECTION DE DOMICILE – ATTRIBUTION DE JURIDICTION

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile chacune en son siège administratif ou social énoncé en en-tête des présentes.

Le changement d'état du Preneur qu'il soit une personne physique ou morale, devra être notifié à Annemasse Agglo, dans le mois de l'événement, sous peine de résiliation des présentes, si bon semble à Annemasse Agglo et sous réserve des formalités prévues à l'article 1690 du Code Civil.

En cas de changement de statut juridique du Preneur, le contrat actuel fera l'objet d'un avenant. Par ailleurs, toute domiciliation de société (filiale, etc.) nécessitera un accord du Bailleur.

Le Tribunal Administratif de Grenoble sera seul compétent pour connaître de toute difficulté née à l'occasion de l'exécution de la présente Convention.

ARTICLE 12. AUTRES CONDITIONS SUR L'USAGE DES PARTIES COMMUNES

Le Preneur ne pourra édifier aucune construction ou installation, ni effectuer d'aménagement sur les parties communes, sauf autorisation expresse du Bailleur, propriétaire.

Le Preneur ne pourra encombrer les parties communes, ni laisser séjourner quoi que ce soit notamment matériaux, emballages, résidus d'exploitations...

Le Preneur utilisera les réseaux en respectant rigoureusement leur puissance ou capacité initialement prévue.

Le Preneur sera toujours responsable de la conformité de ses locaux, en considération notamment de la réglementation du travail ainsi que, de celle afférente aux établissements recevant du public de 5^{ème} catégorie (accessibilité, etc.).

ARTICLE 13. CLAUSE RESOLUTOIRE

Il pourra être mis fin à la convention pour manquement grave du Preneur à ses obligations et notamment pour :

- défaut de paiement des charges et autres impôts ou taxe dont le Preneur est redevable,
- changement de la destination des lieux ou exercice d'activités non prévues à la présente convention,
- non-respect des conditions d'occupation (troubles du voisinage, détérioration du bien etc..),
- en cas de non-respect des conditions de sous-location,
- en cas de non-respect des conditions d'ERP.

ARTICLE 14. CLAUSE DEROGATOIRE

Si les locaux occupés viennent à être détruits en totalité ou en partie par un événement indépendant de la volonté d'Annemasse Agglo, la présente convention ne sera pas résiliée et ce, par dérogation aux dispositions de l'article 1722 du Code Civil. Pendant la reconstruction, les redevances seront suspendues.

De convention expresse, toute indemnité due par la compagnie d'assurances en cas de sinistre, pour quelque cause que ce soit, sera affectée à la reconstruction, les redevances étant suspendues.

ARTICLE 15. PENALITES

En cas de retard de paiement d'une somme quelconque relative à la présente convention, travaux ou charges, cette somme produira des intérêts moratoires au taux de 2 % par mois de retard.

De plus, il sera dû par jour de retard, à compter d'un commandement de payer infructueux, une somme de 15 euros par jour calendaire de retard supplémentaire en sus des redevances et charges.

ARTICLE 16. LITIGES

Les parties signataires s'engagent à tout mettre en œuvre, en cas de litige ou de contestation concernant la présente convention ou son application, pour parvenir à un accord amiable.

A défaut, tout contentieux devra être porté devant le Tribunal administratif de Grenoble.

Fait àAnnemasse....., en deux exemplaires, et 8 annexes

Le10 DEC. 2018.....

Le Preneur,
signature précédée de la mention «Lu et approuvé»
L'OFFICE DE TOURISME « Les Monts de Genève - Haute-Savoie - France »,
Monsieur le Directeur,
Monsieur GIRAUD Florent



Le Bailleur,
signature précédée de la mention «Lu et approuvé»
ANNEMASSE AGGLO,

Pour le Président empêché, et par délégation,
Le 1^{er} Vice-Président,
Monsieur Gabriel DOUBLET



LISTE DES ANNEXES

- **Annexe 1** : Décision du Président d'Annemasse Agglo
- **Annexe 2** : Délibération « les Monts du Genève » - Nomination du Directeur
- **Annexe 3** : Plans descriptif des lots
- **Annexe 4** : Plan d'évacuation et de secours
- **Annexe 5** : Etat des Risques Naturels et Technologiques
- **Annexe 6** : Diagnostic de Performance Energétique
- **Annexe 7** : RIB d'Annemasse-Agglo
- **Annexe 8** : Etat des lieux d'entrée réalisé par Huissier

CONVENTION DE SOUS-LOCATION

Espace de démonstration et salle de réunion **Maison de la Mobilité et du Tourisme**

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Office de tourisme « Les Monts de Genève – Haute-Savoie – France », EPIC domicilié Place de la Gare, 74100 ANNEMASSE, représenté par Madame Carole INCANDELA, représentant légal, ci-après nommé le locataire principal,

Et

TP2A, délégataire Transports publics de l'agglomération d'Annemasse, ayant son siège social 6 Rue des Biches, 74100 Ville la Grand, représentée par **Julien LE GOUSSE**, Président, ci-après dénommée le sous-locataire,

Ci-après désignés individuellement « Partie » et collectivement « Parties »



Table des matières

ARTICLE 1.	Nature juridique de la convention	5
ARTICLE 2.	Designation des locaux	5
ARTICLE 3.	Durée de la convention	5
Article 3.1 -	Durée de la sous-location	5
Article 3.2 -	Destination des lieux	5
Article 3.3 -	Fin du droit d’occupation précaire	6
ARTICLE 4.	Redevances et charges	6
Article 4.1 -	Redevance de base	6
Article 4.2 -	Régime fiscal	6
Article 4.3 -	Provision sur charges	6
Article 4.3.1 -	Détails des charges	6
Article 4.3.2 -	Facturation des charges	7
ARTICLE 5.	Obligation d’assurance	7
ARTICLE 6.	CESSION ET Sous-location	7
ARTICLE 7.	Conditions générales d’utilisation et de jouissance	8
ARTICLE 8.	Clause résolutoire	9
ARTICLE 9.	Litiges	10

Il est rappelé ce qui suit :

Le 10/12/2018, La COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ANNEMASSE LES VOIRONS AGGLOMERATION, dite ANNEMASSE AGGLO, représentée par M. Christian DUPESSEY, Président de ladite Communauté d'Agglomération, domiciliée 11 avenue Emile Zola, BP 225, 74105 ANNEMASSE, dûment habilité en vertu de la décision du Président n°D-2018-0375 en date du 10/10/2018, a donné bail à l'Office de tourisme « Les Monts de Genève, Haute-Savoie, France » une partie de la Maison de la Mobilité et du tourisme située 2 place de la gare 74100 ANNEMASSE :

Niveau	N° lot	Affectation	Désignation sur le plan	Surface privative (m2)
SOUS-SOL	4	OT	Stockage doc OT + événementiel OT	36,76
REZ-DE-CHAUSSEE	10	OT	Responsable accueil	14,56
1er étage	17	OT	Responsable commercial et ass	22,31
1er étage	20	OT	Ass. Et comptabilité	13,20
1er étage	21	OT	responsable événementiel et ass.	19,69
1er étage	22	OT	Resp. com	13,94
1er étage	23	OT	Bureau de la directrice	16,46
TOTAL				136,92

Niveau	N° lot	Affectation partagée	Désignation sur le plan	Surface privative (m2)
REZ-DE-CHAUSSEE	6	OT/TP2A	Local, coffre et sas	11,51
REZ-DE-CHAUSSEE	12	OT/TP2A	Stockage	4,21
REZ-DE-CHAUSSEE	13	OT/TP2A	Accueil	129,13
REZ-DE-CHAUSSEE	15	OT/TP2A	Sanitaires Accueil	4,79
1er étage	19	OT/TP2A	Local détente	16,87
2ème étage	26	OT/TP2A	Salle réunion	11,57
TOTAL OT / TP2A				178,08
Surface part OT			1/2	89,04

Niveau	N° lot	Affectation	Désignation sur le plan	Surface privative (m2)
REZ-DE-CHAUSSEE	7	OT	Salle réunion	23,27
REZ-DE-CHAUSSEE	8	OT	Espace démonstrateur	24,65
REZ-DE-CHAUSSEE	9	OT	Espace démonstrateur	20,36
TOTAL				68,28

Total de la surface privative				294,24
--------------------------------------	--	--	--	---------------

Ce bail a été consenti pour la période du 10/12/2018 au 31/12/2021 moyennant un loyer mensuel total de 3 629.36 € TTC (3 024.47 € HT) réparti comme suit :

- 3 050.46 € TTC (2 542.05€ HT) pour les lots privatifs
- 578.90 TTC (482.42€ HT) pour l'espace démonstrateur et la salle de réunion.

L'article 7, sous-location, mutation, cession, autorise le locataire principal à sous-louer les lots 7, 8 et 9 (salle de réunion et espace démonstrateur), uniquement à l'entreprise TP2A, délégataire du service public de transports urbains pour le compte d'Annemasse Agglo, sur la base d'un tarif fixé dans la limite de la moitié du prix au m² de la surface louée et dans le plafond de 50% des charges qui lui sont associées.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :



ARTICLE 1. NATURE JURIDIQUE DE LA CONVENTION

Le locataire principal sous-loue à hauteur de 50% l'espace démonstrateur et la salle de réunion situés au rez-de-chaussée de la Maison de la Mobilité et du tourisme 2 place de la Gare 74100 Annemasse avec le responsable de l'organisation des transports urbains, dans le cadre du service TAC.

ARTICLE 2. DESIGNATION DES LOCAUX

La partie des locaux partagés comprend :

Une surface totale de 68.28 m².

Niveau	N° lot	Affectation	Désignation sur le plan	Surface privative (m2)
REZ-DE-CHAUSSEE	7	OT	Salle réunion	23,27
REZ-DE-CHAUSSEE	8	OT	Espace démonstrateur	24,65
REZ-DE-CHAUSSEE	9	OT	Espace démonstrateur	20,36
TOTAL				68,28

ARTICLE 3. DUREE DE LA CONVENTION

Article 3.1 - Durée de la sous-location

La sous-location est consentie et accordée pour une durée courant du **10 décembre 2018 jusqu'au 31 décembre 2021**.

Article 3.2 - Destination des lieux

L'occupant s'engage à n'exercer dans les lieux loués que l'activité de renseignement, animation, sensibilisation, accueil de la clientèle et vente liée à son activité et entrant dans le champ de la délégation de service public Transports urbains.

Article 3.3 - Fin du droit d'occupation précaire

La présente convention expirera de plein droit sans autre procédure extrajudiciaire ni lettre recommandée à l'issue de la période de validité de la convention.

ARTICLE 4. REDEVANCES ET CHARGES

Article 4.1 –Redevance de base

La présente convention est donc consentie et acceptée moyennant :

- Une redevance mensuelle de **241,21 € HT** (deux cent quatre et un euros et vingt et un centimes hors taxes) soit **289.45 € TTC** (deux cent quatre-vingt-neuf euros et quarante-cinq centimes toutes taxes comprises) au taux de TVA actuel de 20 % ; (soit 50% du loyer mensuel payé par le locataire principal)

L'occupant s'oblige à payer la redevance mensuellement d'avance au locataire principal, de préférence par virement en utilisant les coordonnées bancaires du locataire principal annexées, sur présentation de la facture.

Article 4.2 – Régime fiscal

La présente convention est soumise au régime légal de la TVA en vigueur.

Article 4.3 – Provision sur charges

L'occupant s'acquittera, auprès du locataire principal des frais relatifs aux charges, taxes et impôts, mais également des charges relatives au frais variables de fonctionnement de la structure, sur présentations de justificatifs.

Article 4.3.1 - Détails des charges

Les charges propres à chaque lot comprennent **notamment**:

- L'eau et assainissement
- L'électricité
- L'entretien et la fourniture du système de chauffage

Pour l'espace démonstrateur :

Type de charges	Tantièmes (des lots loués)
Charges de chauffage (+entretien)	97 / 1000
Charges d'eau et assainissement	114 / 1000
Charges d'électricité	108 / 1000
Charges communes générales	97 / 1000
Charges communes liées à l'ascenseur	74 / 1000
Charges communes hall, minuterie, cage d'escalier	89 / 1000

Article 4.3.2 – Facturation des charges

Une provision sur charges sera demandée tous les mois.

- **Elle est fixée à : 50 euros par mois**, pour l'espace démonstrateur (soit 50% des charges mensuelles payées par le locataire principal)

Le décompte de charge annuel sera effectué courant du trimestre de l'année n+1. Il sera alors procédé à une régularisation et ce montant pourra être ajusté pour les années suivantes, cela fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 5. OBLIGATION D'ASSURANCE

Le sous-locataire s'engage à souscrire une police d'assurance garantissant les locaux sous-loués pendant toute la durée du bail contre les risques locatifs habituels.

L'occupant s'oblige à souscrire une police d'assurance contre les risques pouvant naître de l'exercice de son activité commerciale.

ARTICLE 6. CESSION ET SOUS-LOCATION

Le sous-locataire ne pourra céder son droit à la présente sous-location. Il ne pourra pas non plus sous-louer ou prêter les présents locaux.

ARTICLE 7. CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION ET DE JOUISSANCE

La présente convention est consentie et acceptée sous les conditions suivantes que les deux parties s'obligent à exécuter et à accomplir, à savoir :

- Le propriétaire ANNEMASSE AGGLO, s'accorde un droit d'utilisation de l'espace démonstrateur pour une durée de 60 jours par an. Dans ce cadre, le planning de l'utilisation de cet espace se fera via un logiciel mis à disposition par lui-même.
- Il s'engage à maintenir les locaux loués en état permanent d'exploitation effective et normale.
- Le sous-locataire jouira des locaux en bon père de famille suivant leur désignation, telle qu'elle sera indiquée ci-après : il ne pourra en aucun cas rien faire ou laisser faire qui puisse les détériorer et il devra prévenir immédiatement le locataire principal de toute atteinte qui serait portée à la propriété et de toutes dégradations et détériorations qui viendraient à se produire dans les locaux et qui rendraient nécessaires des travaux incombant au propriétaire.
- D'une façon générale, le sous-locataire ne pourra commettre aucun abus de jouissance, sous peine de résiliation immédiate de la présente convention, alors même que cet abus n'aurait été que provisoire et de courte durée.
- Le sous-locataire s'engage à respecter et à faire respecter les conditions d'hygiène et de sécurité des locaux.
- Le sous-locataire ne pourra faire dans les lieux occupés aucune construction ni démolition, aucun percement de murs, cloisons ou planchers, ni aucun changement de distribution, sans le consentement express et par écrit du propriétaire. Les travaux qui seraient autorisés par celle-ci devront être exécutés aux frais du sous-locataire, sous la surveillance et le contrôle de l'architecte du propriétaire, dont les honoraires et vacations seront payés par le sous-locataire.

- Tous les embellissements, améliorations, faits par le sous-locataire resteront à la fin de la présente convention propriété du propriétaire sans indemnité de sa part. Le sous-locataire ne pourra plus supprimer les travaux ainsi exécutés même au cours des présentes, sans le consentement du propriétaire, lesdits travaux se trouvant incorporés à l'immeuble du fait de leur exécution et le sous-locataire perdant tous droits de propriété à leur égard.
- Cependant, le propriétaire a le droit d'exiger, à la fin de la mise à disposition, le rétablissement des lieux dans leur état primitif, aux frais exclusifs du sous-locataire, même pour les travaux, améliorations, embellissements et installations qui auraient été réalisés par ce dernier avec l'accord du propriétaire.

ARTICLE 8. CLAUSE RESOLUTOIRE

Il pourra être mis fin à la convention pour manquement grave du sous-locataire à ses obligations et notamment pour :

- Défaut de paiement des charges et autres impôts ou taxe dont le Preneur est redevable,
- Changement de la destination des lieux ou exercice d'activités non prévues à la présente convention,
- Non-respect des conditions d'occupation (troubles du voisinage, détérioration du bien etc.),
- En cas de non-respect des conditions de sous-location,
- En cas de non-respect des conditions d'ERP.

ARTICLE 9. LITIGES

Les parties signataires s'engagent à tout mettre en œuvre, en cas de litige ou de contestation concernant la présente convention ou son application, pour parvenir à un accord amiable.

A défaut, tout contentieux devra être porté devant le Tribunal administratif de Grenoble.

Fait à _____, en deux exemplaires, et xxxxx annexes

Le,

Le Preneur,

signature précédée de la mention «Lu et approuvé»

Le Bailleur,

signature précédée de la mention «Lu et approuvé»

ANNEXE 4

INVENTAIRE B - BIENS DE REPRISE ET BIENS PROPRES MIS A DISPOSITION PAR LE CONCESSIONNAIRE

Dossier: TPOA Immobilisations par compte La 11/05/2023

IMMOBILISATIONS PAR COMPTE

Tous les comptes Date de saisi: 31/12/2021

Compte : (218100) INSTALLATIONS GENERALES

Code - Libellé	Analytique	Localisation	Famille	Date de mise en service	Valeur à amortir	Taux Type	Amortissement antérieur	Dotations	Amort. cumulés	Valeur résiduelle
(M020) BORNES RECHARGES VEHICULES ELECTRIQ				20/04/2016	19 710,63	18,97 L	16 270,40	3 205,24	19 092,34	7 052,29
Total (218100) INSTALLATIONS GENERALES					19 710,63		16 270,40	3 205,24	19 092,34	7 052,29

Compte : (218200) MATERIEL BUREAU, INFORMATIQUE

Code - Libellé	Analytique	Localisation	Famille	Date de mise en service	Valeur à amortir	Taux Type	Amortissement antérieur	Dotations	Amort. cumulés	Valeur résiduelle
(M020) COPPIER/PLATEUR				18/11/2016	1 400,00	20,00 L	1 400,00		1 400,00	
(M020) 2 BORNES IPE				20/10/2013	4 132,60	20,00 L	4 132,60		4 132,60	
(M020) SERVEUR HPE PROLIANT				10/11/2016	2 910,00	33,33 L	1 083,60	829,21	2 910,00	
(M020) ONDULEUR DATOH				18/11/2016	630,00	20,00 L	444,74	185,29	630,00	
(M020) SWITCH HPE				18/11/2016	690,00	22,22 L	403,45	206,55	690,00	
Total (218200) MATERIEL BUREAU, INFORMATIQUE					9 762,60		6 544,68	1 247,12	9 762,60	0,00

Compte : (218400) MOBILIER

Code - Libellé	Analytique	Localisation	Famille	Date de mise en service	Valeur à amortir	Taux Type	Amortissement antérieur	Dotations	Amort. cumulés	Valeur résiduelle
(M020) BOITES AUX LETTRES				30/06/2020	1 184,00	10,00 L	1 184,00		1 184,00	
(M020) SALLE DE REUNION				28/12/2012	1 441,75	10,00 L	1 157,78	144,19	1 301,97	139,79
(M020) 6 BOITES AUX LETTRES				29/04/2019	2 027,79	10,00 L	1 588,61	252,77	1 799,88	289,32
(M020) BUREAU PAP				21/06/2019	642,60	10,00 L	403,94	64,36	493,80	70,61
(M020) BUREAU, EXPLOITATION				28/10/2014	3 063,10	10,00 L	1 910,94	306,31	2 220,26	872,55
(M020) LOYS CHAIRS ET PALTRULE				28/12/2014	1 434,16	10,00 L	894,06	143,42	1 037,48	436,68
(M020) MOBILIER ESPACE BUS PLACARDS				30/06/2015	866,92	10,00 L	374,93	88,99	445,41	241,01
(M020) MOBILIER AMénagement ACCUEIL ESPACE				04/07/2015	12 195,12	10,00 L	6 075,17	1 219,81	7 692,76	4 282,54
(M020) ARMOIRE PPPE ESPACE BUS				31/06/2015	2 028,60	10,00 L	1 432,56	293,80	1 665,80	462,54
(M020) MOBILIER BUREAU MARKETING				29/02/2016	1 927,39	10,00 L	947,50	192,74	1 142,34	814,05
(M020) ARMOIRE SECURITE				10/12/2016	630,40	10,00 L	291,18	82,40	319,11	210,40
Total (218400) MOBILIER					37 809,78		16 785,14	2 462,13	19 406,27	8 298,87
Total					57 282,67		40 660,22	1 167,18	47 810,41	1 432,26



ANNEXE 5

Plan Pluri-annuel d'Investissement	Investissements Annemasse Agglo														40 885 386 €
	prix unitaire	Nombre							Coût annuel						
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
									9 627 643 €	10 288 267 €	7 757 667 €	3 167 232 €	1 770 385 €	2 253 193 €	6 021 000 €
INVESTISSEMENTS D'EXPLOITATION															18 937 000 €
Véhicules réseau URBAIN															16 510 000 €
Acquisition de bus															
Bus standard BioGNV	300 000 €	0	0	0	0	0	0	9	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2 700 000 €
Bus standard Elec	550 000 €	2	5	4	4	0	0	0	1 100 000 €	2 750 000 €	2 200 000 €	2 200 000 €	0 €	0 €	0 €
Minibus Electrique	275 000 €	0	0	2	0	0	0	0	0 €	0 €	550 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Bus articulé Bio GNV	400 000 €	0	0	0	0	0	4	7	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1 600 000 €	2 800 000 €
Acquisition de véhicules TAD et de service															
TAD Elec	35 000 €	2	1	0	0	1	0	2	70 000 €	35 000 €	0 €	0 €	35 000 €	0 €	70 000 €
TPMR Elec	60 000 €	1	1	0	0	0	0	1	60 000 €	60 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	60 000 €
Véhicule Service	20 000 €	7	3	1	0	0	0	0	140 000 €	60 000 €	20 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Gros entretiens et réparations															496 000 €
Moteurs/boîtes/soufflet	50 000 €	1,6	1,6	1,6	1	1	1	1	80 000 €	80 000 €	80 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €
Sellerie bus	8 000 €	1	1	1	1	1	1	1	8 000 €	8 000 €	8 000 €	8 000 €	8 000 €	8 000 €	8 000 €
Equipements atelier															56 000 €
Outillage Maintenance	8 000 €	1	1	1	1	1	1	1	8 000 €	8 000 €	8 000 €	8 000 €	8 000 €	8 000 €	8 000 €
Aménagement / Equipements pour nouveaux réseaux URBAIN															1 875 000 €
Renouvellement matériel aux arrêts	12 500 €	1	1	1	1	1	1	1	12 500 €	12 500 €	12 500 €	12 500 €	12 500 €	12 500 €	12 500 €
Etude aménagement de voirie et mise en accessibilité PMR	12 500 €	1	1	1	1	1	1	1	12 500 €	12 500 €	12 500 €	12 500 €	12 500 €	12 500 €	12 500 €
Travaux aménagement de voirie en faveur des bus, mise en accessibilité PMR des arrêts (environ 10 quais par an, travaux sanitaires bout de ligne)	190 000 €	1	1	1	1	1	1	1	190 000 €	190 000 €	190 000 €	190 000 €	190 000 €	190 000 €	190 000 €
Aménagements urbains pour améliorer la vitesse commerciale de la ligne 6	370 000 €		1						0 €	370 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Vélos - Service de VLD															380 422 €
VAE (Arcade)	1 500 €	69			75				103 500 €	0 €	0 €	112 500 €	0 €	0 €	0 €
Vélos spéciaux (Oklo)	2 174 €	2			5	2	1		4 347 €	0 €	0 €	10 868 €	4 347 €	2 174 €	0 €
Trottinettes (Micro)	850 €	20			20				17 000 €	0 €	0 €	17 000 €	0 €	0 €	0 €
Kit de sécurité & accessoire (Arcade)	35 €								1 729 €	0 €	0 €	1 900 €	38 €	19 €	0 €
Renouvellement batteries	250 €	20			150		250		5 000 €	0 €	0 €	37 500 €	0 €	0 €	62 500 €
INVESTISSEMENTS TRANSITION ENERGETIQUE															3 398 000 €
Adaptation du dépôt existant Ville la Grand à l'énergie électrique (approvisionnement, maintenance), mise en place d'un dépôt secondaire au P+R Jean Monnet	1 598 000 €	80%	20%						1 278 400 €	319 600 €					
Adaptation complémentaire des infrastructures du dépôt de Ville la Grand au BioGVN (approvisionnement, maintenance)	1 800 000 €					80%	20%						1 440 000 €	360 000 €	
Evolution Billettique et SAEIV en lien avec les nouveaux projets Tram, BHNS et P+R et l'extension du parc															739 964 €
Billettique															426 464 €
DATT Tram	25 200 €				4							100 800 €			
DATT BHNS Ligne 5	25 200 €				5							126 000 €			
Valideurs à quai Tram	4 432 €				12							53 184 €			
Equipements billettiques	8 000 €		4		4			2		32 000 €		32 000 €			16 000 €
Valideurs à quai P+R Tram	4 432 €				3							13 296 €			
Valideurs P+R Altéa/ J.Monnet / Machilly	4 432 €				12							53 184 €			
Fourniture et pose SAEIV liée à l'augmentation de la flotte et de l'offre															313 500 €
Equipements embarqués SAEIV Augmentation de la flotte	21 500 €		4		4			1		86 000 €		86 000 €			21 500 €
Renouvellement des BIV	4 000 €		22							88 000 €					
Acquisition de nouvelles BIV	4 000 €				8							32 000 €			
Dépôt															70 000 €
Dépôt 6 rue des biches à Ville-la-Grand															70 000 €
Travaux pour entretien annuel du bâtiment	10 000 €	1	1	1	1	1	1	1	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Aménagement P+R et BHNS															17 360 000 €
Projet P+R Machilly															360 000 €
160 places, de plein pied, construit en 2022 à 80% et finalisé en 2023. Mise en exploitation 1er semestre 2023	1 800 000								360 000						
Projet BHNS Ligne 5 (Aménagement, hors véhicules et systèmes). Mise en service en 2026															14 000 000 €
Travaux en 2024-2026	14 000 000								4 666 667	4 666 667	4 666 667				
Projet P+R Terminus Tram (200 places en ouvrage).															3 000 000 €
Mise en exploitation 2ème semestre 2026	3 000 000								1 500 000	1 500 000					

Annexe 6

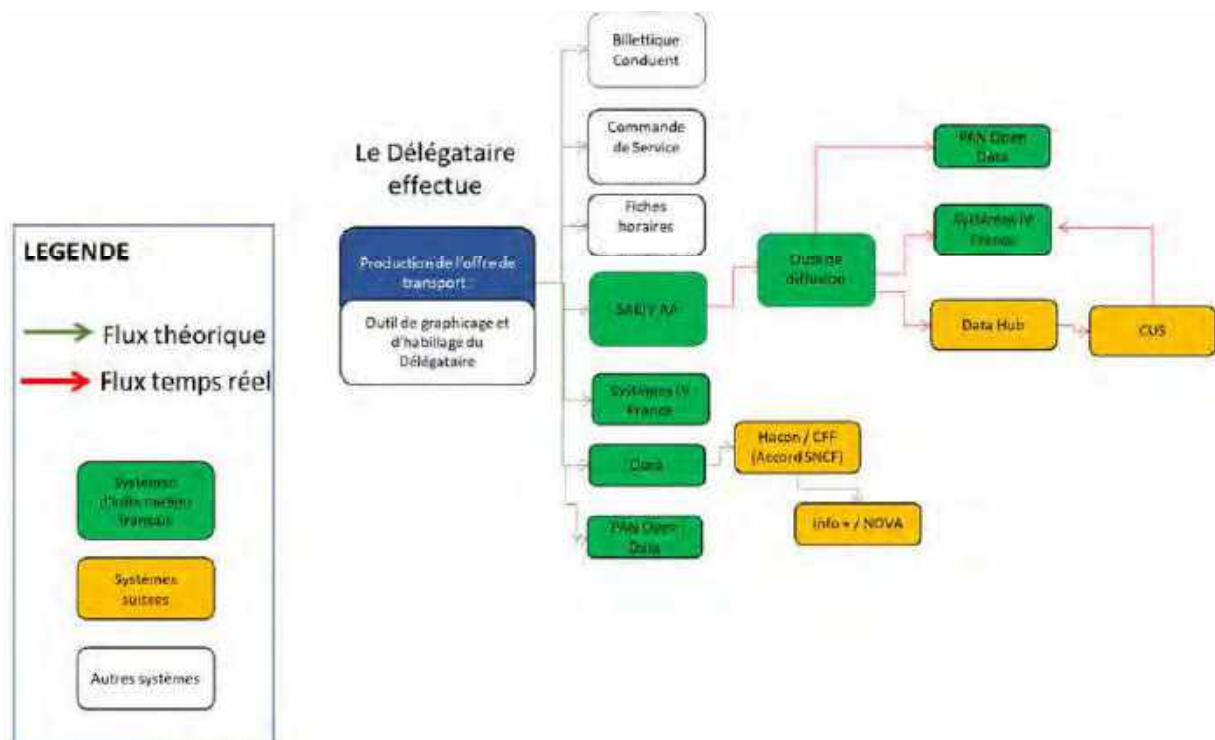
PPI du concessionnaire

Investissements TP2A en K€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Véhicules	87	-	-	-	-	-	-	87
Equipements aux arrêts	-	-	-	-	-	-	-	-
Informatique (logiciels et équipements)	128	-	-	-	-	-	-	128
Outil de data visualisation sur la fraude Citio Fraud tracker	3	-	-	-	-	-	-	3
Outil de data visualisation sur les données d'exploitation Citio Analytics	8	-	-	-	-	-	-	8
Boitiers de récupération et d'analyse des données véhicules Stratio	10	-	-	-	-	-	-	10
Plateforme de stockage de données normée et sécurisée Datalake	5	-	-	-	-	-	-	5
Module de suivi des recouvrements PV Titan Fraude	11	-	-	-	-	-	-	11
5 boitiers de formation sur ligne Hub'up	5	-	-	-	-	-	-	5
conducteur connecté Sesame	8	-	-	-	-	-	-	8
MS office O365	12	-	-	-	-	-	-	12
Server bipro quad core 64 Gb RAM	56	-	-	-	-	-	-	56
Ordinateurs	11	-	-	-	-	-	-	11
Site internet	20	-	-	-	-	-	-	20
Raffraichissement véhicules articulés	-	68	-	-	-	-	-	68
Total	234	68	0	0	0	0	0	302

GESTION DES FLUX DE DONNEES EN LIEN AVEC LE SAEIV

En lien avec l'installation d'un nouveau SAEIV installé par INEO (niveau Operyo), la note précise l'architecture des systèmes de flux de données prévus à l'horizon de fin 2022 et le rôle du délégataire.

ETAT DES SYSTEMES FIN 2022 : SCHEMA GLOBAL

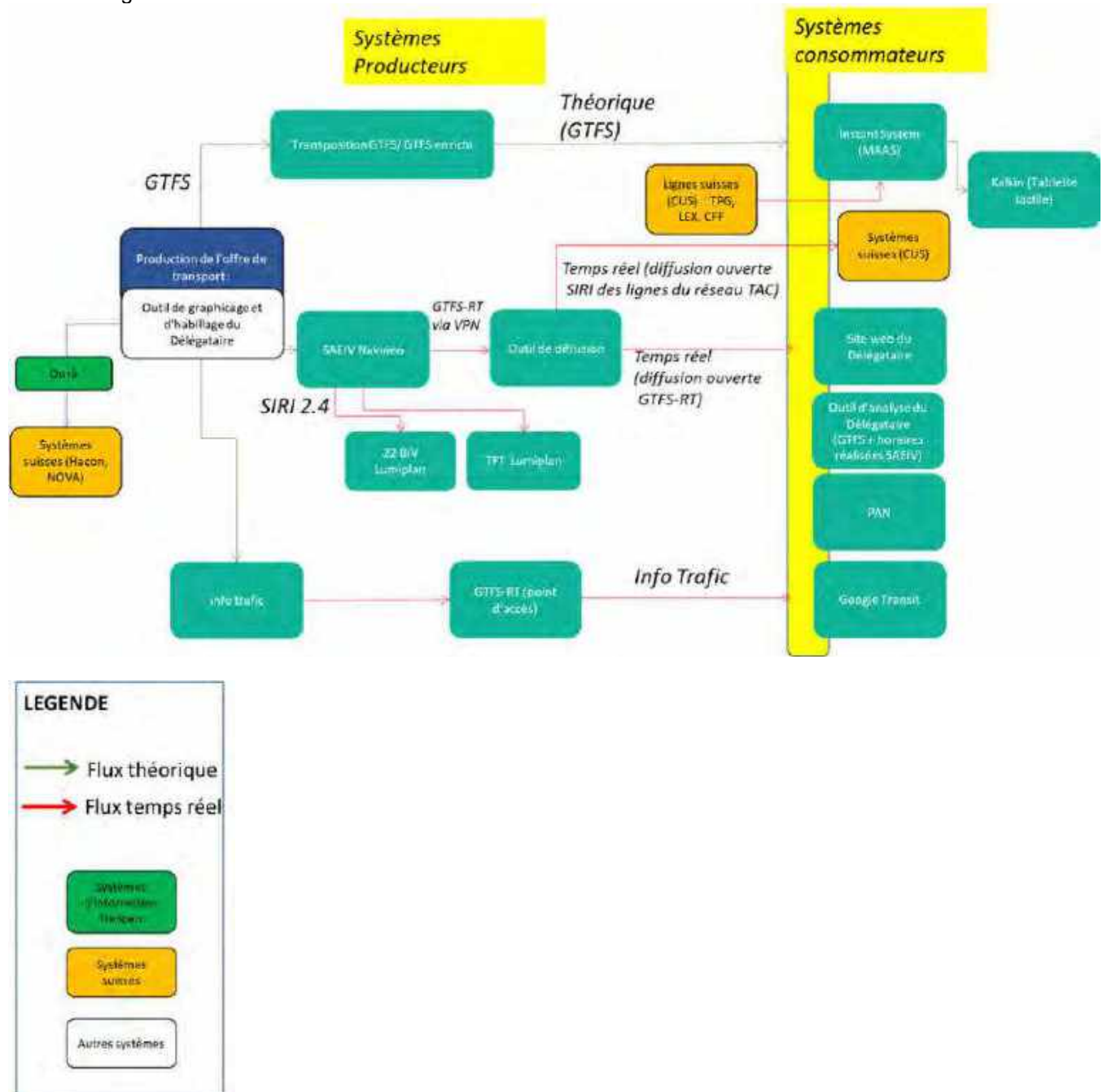


L'outil de graphichage occupe une place centrale dans la chaîne de transmission de l'information. Il élabore un référentiel théorique sur la base de format standard (Neptune, GTFS) à destination d'applications diverses (information voyageurs, billettique)

La suite va faire un focus sur les différentes chaînes de transmission liées à l'information voyageurs (systèmes français, systèmes suisses).

a) Systèmes d'information voyageurs (France) à fin 2022

Le schéma global à fin 2022 sera le suivant :



Ci-dessous l'explication des différentes applications côté France :

- Le GTFS est produit par l'outil de graphicoage et alimente directement le SAEIV Navineo. Les autres applications consomment un fichier GTFS « enrichi » qui passe par une bricole intermédiaire de transposition qui rajoute des informations (codes couleurs lignes, etc) pour permettre un meilleur traitement au niveau du MAAS notamment. Le GTFS est consommé aussi par les autres applications telles que le PAN, l'outil d'analyse de l'exploitation du délégué, google transit
- Une interface directe est réalisée entre le SAEIV INEO et les équipements LUMIPLAN (BIV aux arrêts et en embarqué). L'interface avec le SIV qui pilote les BIV est faite en SIRI 2.4 IDF. Les écrans TFT embarqués sont pilotés directement par le SAE embarqué via un flux HTML Navineo

- Le GTFS-RT (flux temps réel) est produit à partir du SAEIV INEO, mais il est diffusé sous forme de données ouvertes par un « **Outil de diffusion** » qui permet les transferts via webservices (ce que ne peut pas faire le SAEIV qui n'admet que des connexions individuelles en VPN). Ces webservices sont consommés par des applications telles que le PAN, google transit, le MAAS, etc. Le choix de l'outil n'est pas encore statué à l'heure actuelle, mais Annemasse Agglo souhaite garder dans son périmètre et pérenniser ce futur outil à l'image du SAE Navineo et des BIV. Cet outil a aussi une interface avec les systèmes suisses (CUS) via un profil SIRI 2.4
- Une application de type Info Trafic est aussi mise en place en parallèle et alimente les outils d'informations des voyageurs comme le site web du délégataire ou le MAAS

Le MAAS sera alimenté par un double flux TR :

- Un flux provenant de l'outil de diffusion côté France (GTFS-RT) pour toutes les données liées au réseau TAC exclusivement
- Un deuxième flux provenant de la Suisse (CUS) pour toutes les données horaires liées aux lignes TPG (nous parlons ici de l'ensemble des lignes TPG), les lignes CFF, Léman express, en format SIRI spécifique « suisse »

Concernant en particulier l'interface avec les systèmes suisses, nous pouvons distinguer :

- L'export du référentiel TAC vers les applications Hacon/Nova
- La diffusion/réception des données temps réel vers/depuis l'application CUS

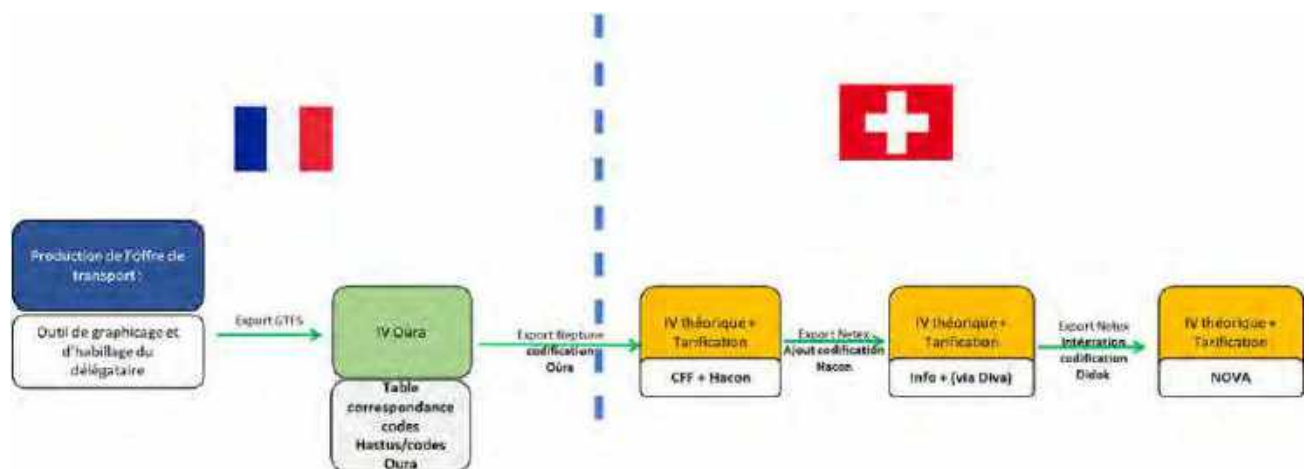
Ces deux interfaces sont détaillées dans le chapitre suivant.

b) Interfaces avec les systèmes suisses à fin 2022

L'alimentation des systèmes d'information suisses suit deux chemins parallèles et distincts :

- Le premier chemin concerne l'acheminement des données théoriques liées au référentiel du réseau TAC vers les applications NOVA/Info +
- Le deuxième concerne la diffusion/réception des données temps réel vers/depuis CUS

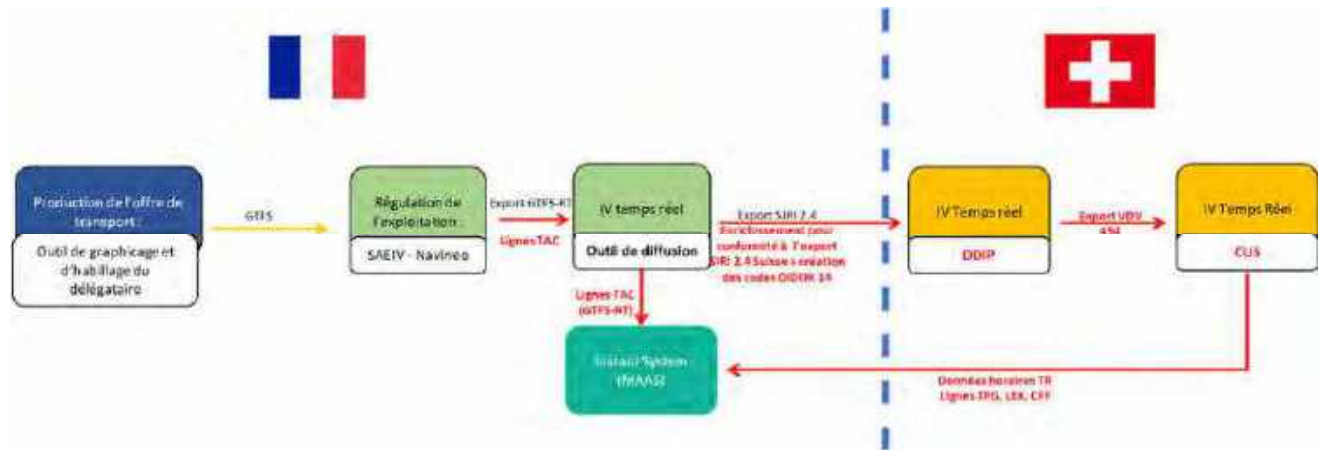
DONNEES REFERENTIEL DU RESEAU TAC -> SUISSE



La transmission des données théoriques passe par la centrale Oûra. L'export GTFS issu de Hastus est transposé par le prestataire d'Oûra afin d'être intégré et lu par la centrale Oûra via une table de correspondance de codes arrêts.

La centrale Oûra diffuse alors un export sous format Neptune vers les systèmes suisses. Cet export subit un certain nombre de transpositions (codification Hacon, rajout de codes Didok) afin d'être conformes aux standards suisses. Toutes ces transpositions sont hors prestations du délégataire et de Oûra. Il est toutefois précisé que si le Délégué n'effectue pas cette transposition au niveau de son GTFS, il en élabore néanmoins le plan de codage et le communique aux suisses pour intégration sur Info+

DONNEES TEMPS REEL <-> SUISSE



L'objectif de ce flux d'information est de fournir aux systèmes suisses (applications Data Hub/CUS gérées par le consortium SKI/CFF) les informations temps réel issues du réseau TAC. Pour plus d'information sur SKI, se reporter à l'annexe. Dans le sens descendant, CUS fournira au MAAS les informations liées aux lignes TPG, LEX, CFF

Nota : le Délégué mènera un travail avec les suisses (SKI) afin de :

- Lister les « usecase » (cas d'usage) demandés par les suisses
- Vérifier que le SAEIV Navineo peut gérer ces cas d'usage
- Evaluer et vérifier que ces cas d'usage sont correctement transposés en sortie de l'outil de diffusion

Pour qu'un cas d'usage soit exploitable par l'application suisse CUS, il faut donc remplir 2 conditions :

- Qu'il soit pris en charge par le profil SIRI 2.4 en sortie de Navineo
- Qu'il soit correctement transposé par l'outil de diffusion situé juste avant les systèmes suisses

Le cheminement des flux est le suivant :

- Le SAEIV produit un flux temps réel à destination de l'outil de diffusion (via VPN)
- Ce flux est transposé par l'outil de diffusion de l'Info voyageur en SIRI 2.4 enrichi avec les codes DIDOK suivant les exigences des applications suisses.

Il est important de noter que l'intégration des codes DIDOK en sortie de l'outil de diffusion constitue un développement spécifique et non standard.

PRESTATIONS A CHARGE DU DELEGATAIRE

Le délégataire assure l'alimentation, la mise à jour et la continuité de service des différents flux et données d'information mentionnés dans les schémas ci-dessus.

Les outils suivants sont considérés comme pérennes face à un éventuel changement de délégataire :

- Kalkin (tablettes tactiles à la Maison du Tourisme)
- Le SAEIV Navineo
- L'Outil de diffusion des données TR
- Les systèmes LUMIPLAN (Bornes d'information voyageurs, écrans TFT, serveur)
- Le PAN
- Google transit
- Le MAAS maintenu par la société Instant System
- Billettique Conduent

Les outils suivants sont propres au délégataire :

- **L'outil de graphycage et habillage : particularités liées au système suisse**

Le délégataire établit notamment et actualise un principe de codification des arrêts, et la communique à Oûra. Il établit et met en parallèle la codification DIDOK et la transmet à CFF pour qu'ils l'intègrent dans Info+. Pour chaque mise à jour de topologie (création/suppression arrêts commerciaux, nouvelles lignes, etc.), le délégataire élabore un nouveau référentiel et le transmet à Oûra.

<https://opentransportdata.swiss/fr/dataset/didok>

Le délégataire prend en compte le calendrier de fourniture et d'intégration par les suisses des nouvelles offres commerciales (M-5mois avant mise en production côté suisse)

L'Outil de graphycage mis en place par le délégataire est compatible aux formats attendus par le SAEIV et la billettique.

- L'outil d'enrichissement du GTFS
- L'info trafic
- Site web du délégataire
- Logiciel d'exploitation
- Logiciel de production des Fiches horaires
- Outil d'analyse de l'exploitation

NOTA : Concernant l'outil de graphycage, on peut noter que Navineo s'interface directement avec Hastus. Dans le cas du choix d'un autre outil, le délégataire devra respecter le format *Transfichiers* décrit par Navineo. Le Transfichier est un format développé par les équipes INEO, basé sur la norme européenne « Transmodel ». Pour exemple, le logiciel de graphycage Heurès a aussi une interface Transfichier, ce qui a permis d'interfacer les deux systèmes dans d'autres projets.

A l'horizon 2024 et 2025, les évolutions suivantes sont prévues concernant l'interface avec les systèmes suisses :

- un travail d'intégration des SLOID (Swiss Location Identification) à horizon de fin 2024.
- Dès fin 2025, CUS n'acceptera plus de code DiDok sans SLOID. Il faudra que le délégataire reprenne les codes DIDOK en sortie de l'outil de diffusion pour rajouter les SLOID au plus tard à mi 2024 selon les spécifications du SLOID
(https://transportdatamanagement.ch/content/uploads/2020/11/SwissLocationID_FR_1_1.pdf).

RENOUVELLEMENT DES SYSTÈMES SAEIV ET PRIORITE AUX FEUX ANNEMASSE AGGLO

ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX D'INFORMATION

SAEIV

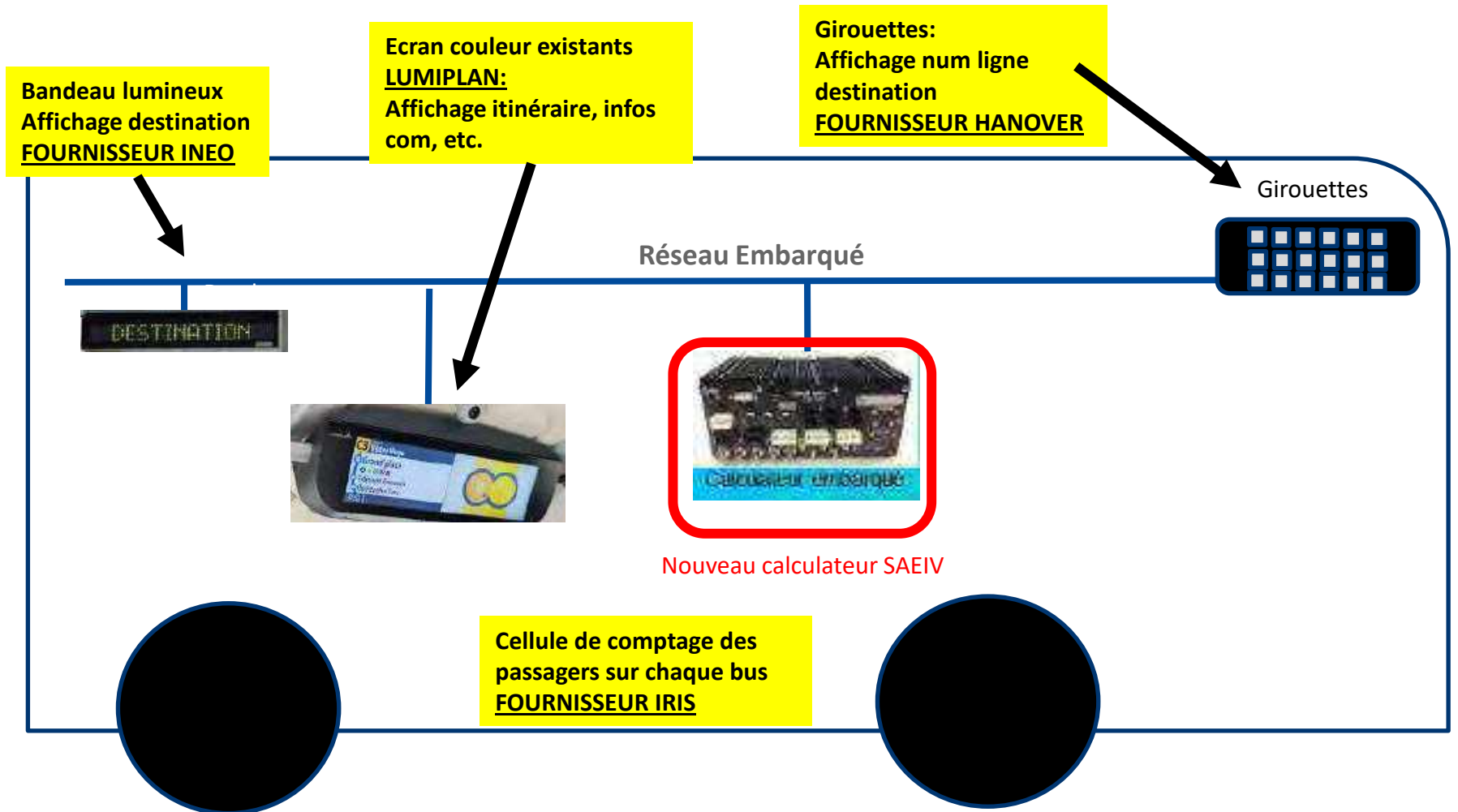
INEO Systrans est fournisseur/installateur du SAEIV. Annemasse Agglo est adhérente à la CATP et exécute l'accord cadre passé entre INEO Systrans et la CATP.

Système installé : système basé sur Navineo Packagé, gamme OPERYO.

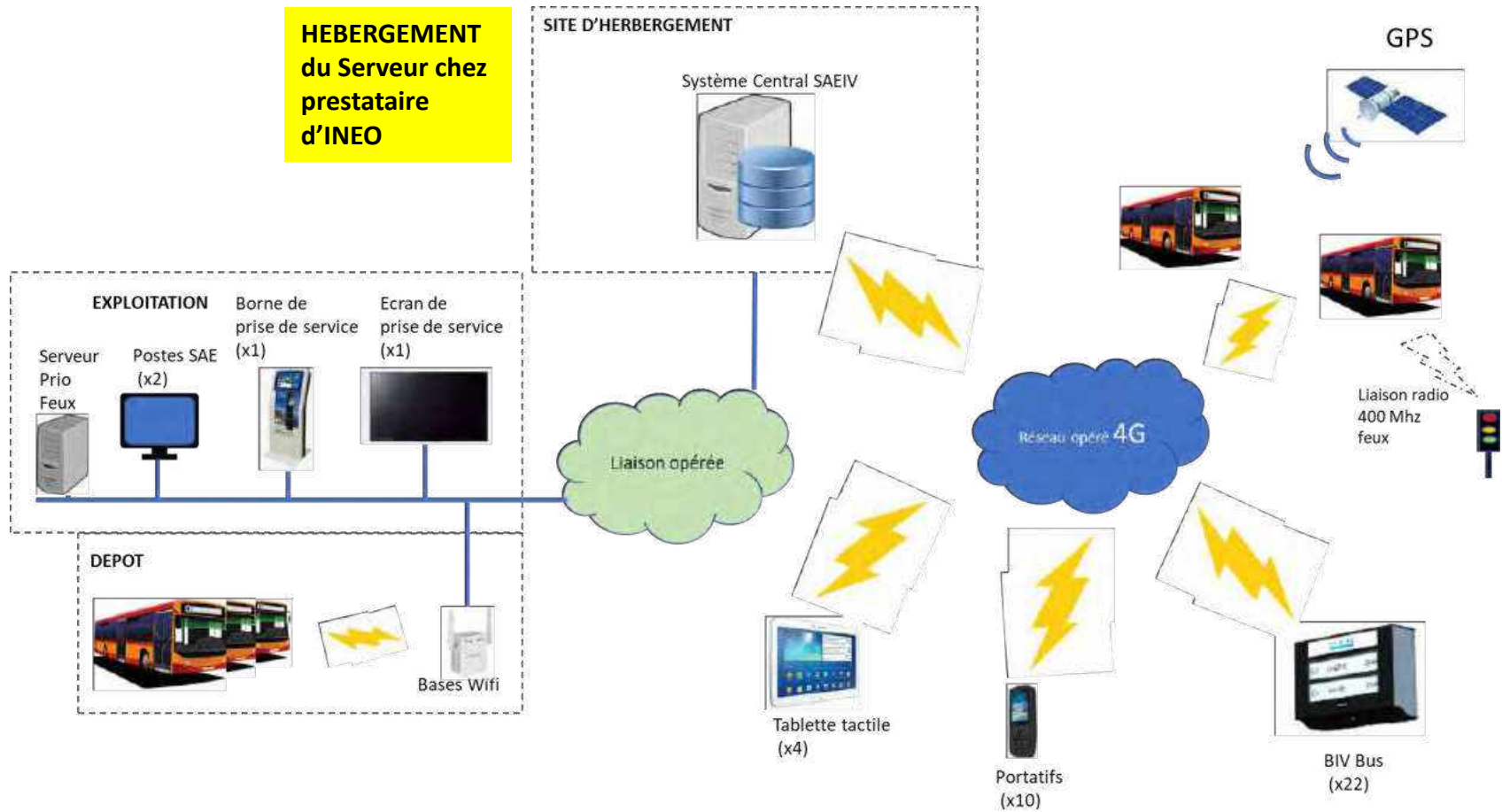
Autres fournisseurs

- 1) Sous-traitants d'INEO : HANOVER (Girouette), IRIS (cellules de comptages)
- 2) Lumiplan pour les BIV et les écrans TFT (récupération du Matériel existant du précédent marché SAEIV). Les BIV au sol (modèle CEBUS affichage LCD) sont au nombre de 22 et ont été installées en 2014

Matériel embarqué installé



SAEIV : architecture matérielle



SAEIV : Information voyageurs au sol

DONNEES PRINCIPALES

- Réutilisation des 22 bornes d'information voyageurs (BIV) existantes LUMIPLAN et développement d'un serveur par Lumiplan pour l'alimentation des BIV en données
- Le nouveau SAEIV pilote les bornes avec les envois de données suivantes : Horaires de passage réels pour les 2 prochains bus et par ligne, Date, heure, Messages



Systeme de Priorité aux feux

Marché public conclu en 2020 entre Annemasse Agglo et la société CAPSYS, fournisseur/installateur du système

SOLUTION CHOISIE

Solution radio courte portée indépendante du SAE

Gestion de courbes d'approche et programmation des contrôleurs de feux

EXPLOITATION DES DONNEES

Statistiques, banque de données

Analyse de la situation pour chaque carrefour

Coordination avec Service Mutualisé de la SLT piloté par la ville d'Annemasse, gestionnaires des carrefours à feux d'Annemasse et Ville la Grand pour retour d'expérience terrain (amélioration, gestion des incidents...)

SITUATION ACTUELLE

Il y a actuellement 15 carrefours à feux (cf liste ci-après) qui équipent le parcours de la ligne TANGO. Seule les véhicules de la ligne TANGO sont actuellement équipés.

L'ensemble des véhicules étant équipés de matériel de détection aux feux, il est prévu d'optimiser dans la mesure du possible, et en cohérence avec les flux des autres véhicules aux carrefours, la détection des autres lignes de bus passant le long de ce tracé.

PROJETS

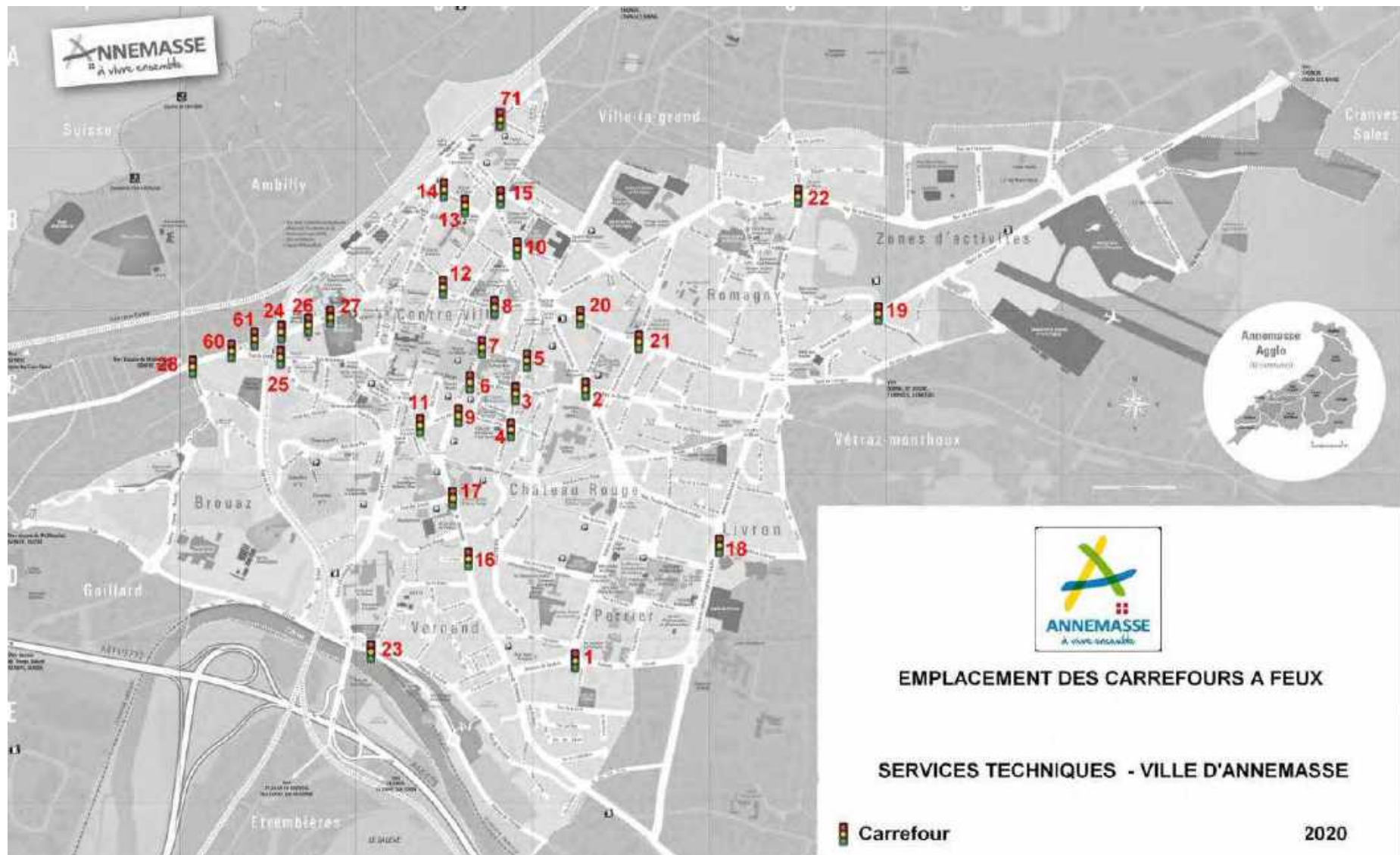
Le projets de BHNS de la ligne 5 verra l'installation d'environ 7 nouveaux carrefours à feux

Le projet du tram phase 2 verra l'installation d'environ 3 nouveaux carrefours à feux

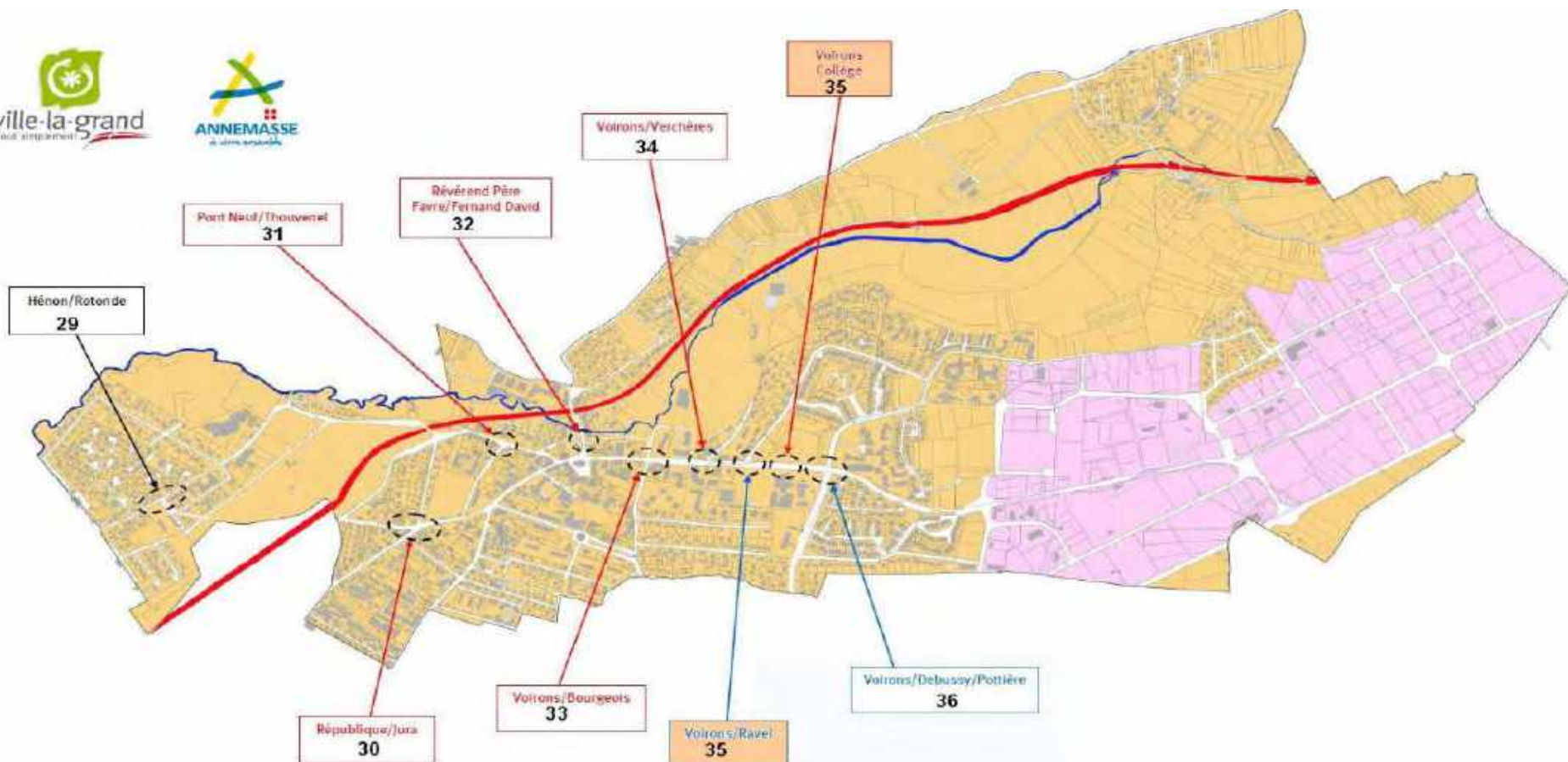
LISTE DES CARREOURS A FEUX

N°Carrefour	Ville
C1 VERDUN LEMAN	Annemasse
C2 BEULET VERDUN BARBUSSE	Annemasse
C3 BRIAND BASTIN BEULET	Annemasse
C06 FERRY BASTIN	Annemasse
C07 FERRY PASTEUR	Annemasse
C08 FERRY FAUCIGNY	Annemasse
C13 MOLE GARE	Annemasse
C30 JURA REPUBLIQUE	Ville-La-Grand
C31 PONT NEUF THOUNEVEL	Ville-La-Grand
C32 DAVID FAVRE	Ville-La-Grand
C33 VOIRON BOURGEOIS	Ville-La-Grand
C34 VOIRON VERCHERE	Ville-La-Grand
C35 VOIRON RAVEL ET COLLEGE	Ville-La-Grand
C36 VOIRON POTTIERE	Ville-La-Grand
C71 ARMAND TASSILE	Ville-La-Grand

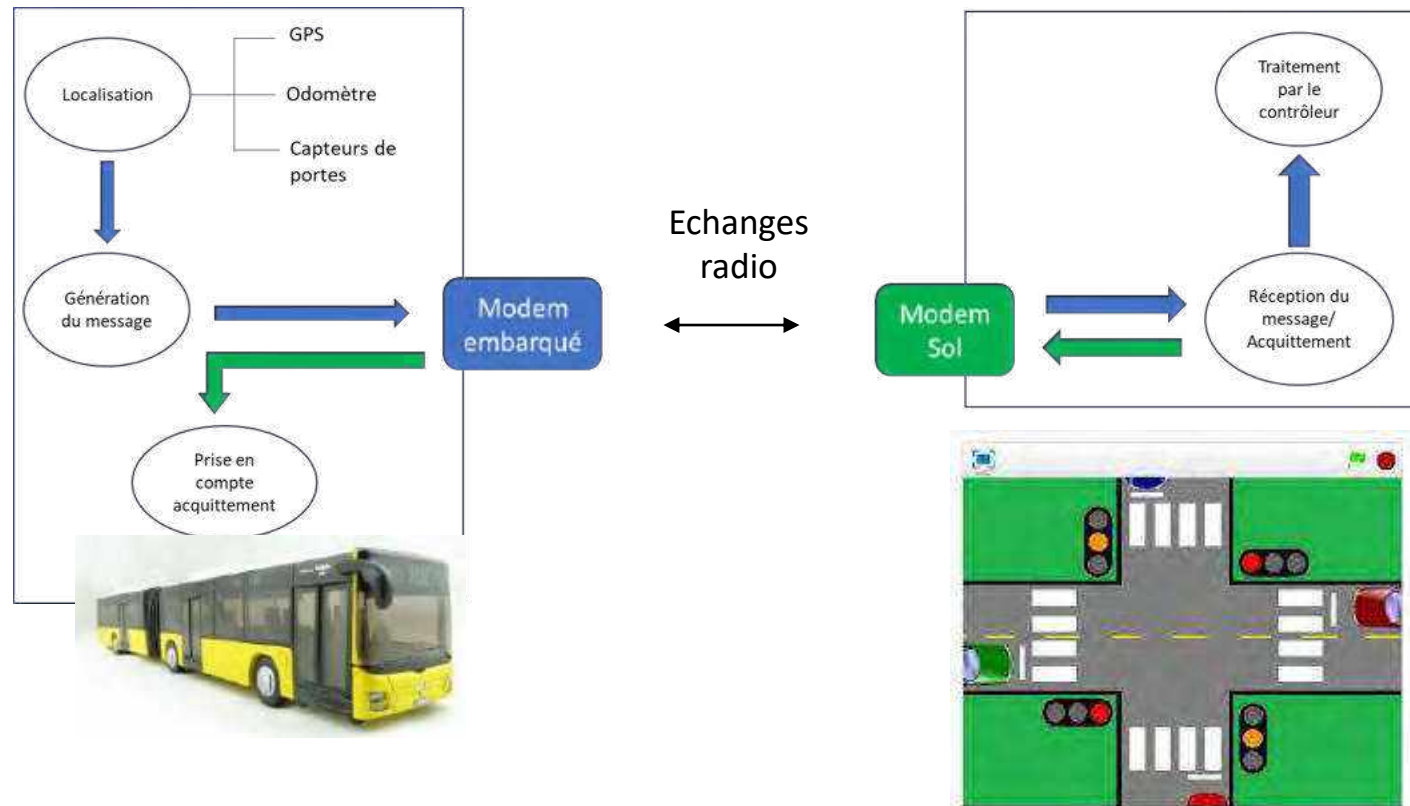
Localisation des carrefours à feux sur Annemasse



Localisation des carrefours sur Ville la Grand

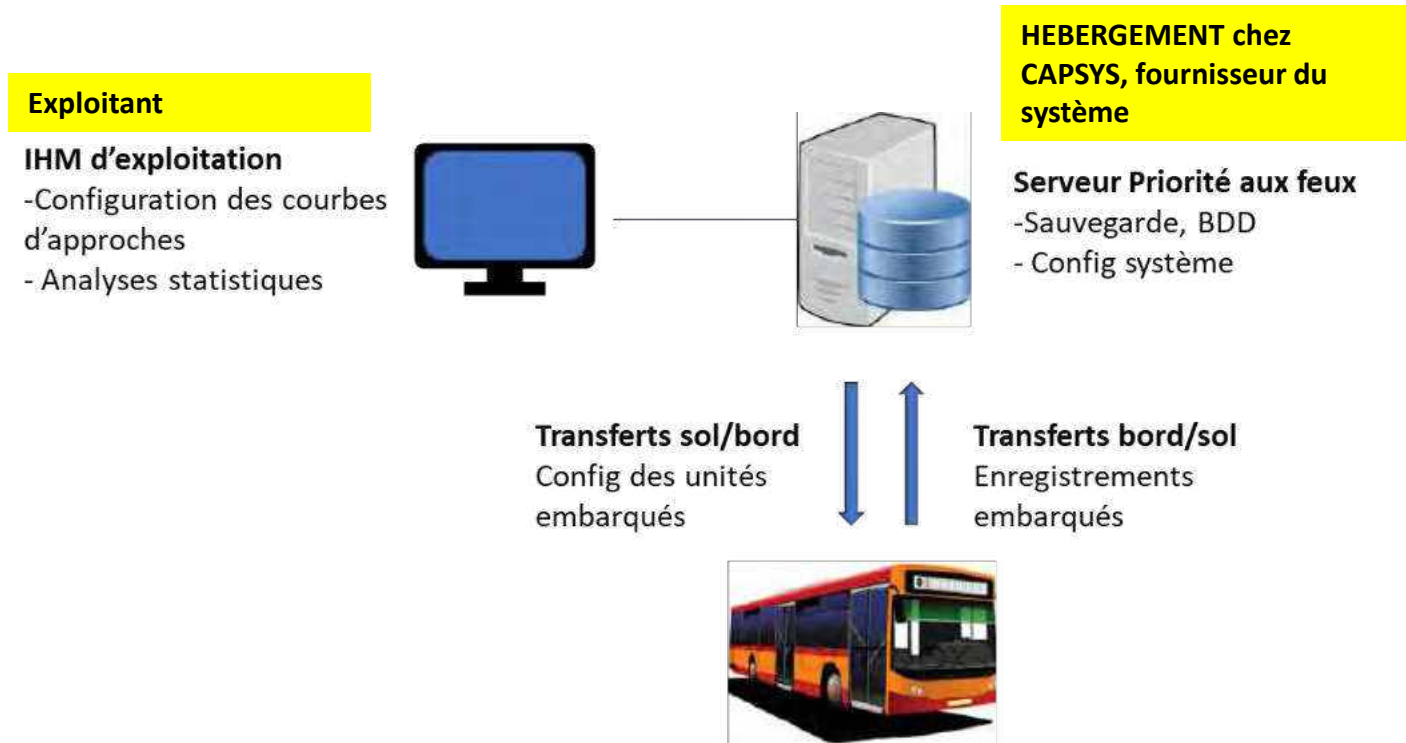


Priorité aux feux : architecture



Nota : la priorité est activée uniquement pour la ligne BHNS Tango. (15 carrefours)
Pour autant, l'ensemble du parc bus du Délégitaire est équipé de modem de priorité aux feux

2-Priorité aux feux : architecture



ANNEXE 8

SAEIV DU RESEAU TAC ET PRESTATIONS DU CONCESSIONNAIRE

SAEIV d'Annemasse Agglo

Le 15 septembre 2020, Annemasse Agglo a notifié à l'industriel INEO la commande d'un SAEIV pour le réseau TAC. Le déploiement de ce SAEIV a lieu de novembre 2020 à fin mai 2021 et impacte l'ensemble du système de transport :

- Installation de matériel embarqué sur les 37 autobus du parc ;
- Création d'interfaces avec les équipements embarqués autres (girouettes, écrans d'information voyageur, système de comptage des passagers) et équipements au sol (Bornes d'Information voyageur) ;
- Création d'interfaces avec les systèmes d'exploitation : système de production des horaires, systèmes de billettique et d'information voyageur en France et en Suisse;
- Création d'interface avec l'application mobile TAC MobilitéS ;
- Mise en place d'un Poste de Commande Centralisé (PCC) et prise en charge de la supervision des lignes en temps réel par le Délégué ;
- Prise en charge de la production horaire par le Délégué ;
- Déploiement à partir de juin 2021 d'un nouveau système de priorité aux feux pour les 16 carrefours du réseau TAC équipés.

Ce nouveau SAEIV doit permettre d'améliorer la réactivité et le service en cas d'incident sur le réseau, l'information voyageur en temps réel, le management des conducteurs et in fine la qualité de service sur le réseau TAC.

Missions assurées par le Délégué

- Le Délégué prend en charge la supervision des lignes en temps réel. Il assure la régulation des lignes afin d'assurer le meilleur niveau de qualité de service et notamment de ponctualité ;
- Le Délégué assure l'analyse des données issues du SAEIV pour mettre en place des actions visant à améliorer la ponctualité du réseau TAC ;
- Le Délégué prend en charge la production de l'offre de transport (graphicage / habillage) ;
- Le Délégué assure la transmission des données référentiels (temps théorique et temps réel) pour l'alimentation des systèmes français et suisse (cf note de l'Annexe 7 sur la gestion des données) ;
- Le Délégué assure la maintenance telle que mentionnée dans l'annexe 22 portant sur la répartition des tâches maintenance.





Tarifs applicables au 1er janvier 2022

BUDGET TRANSPORTS URBAINS

TARIFS TRANSPORTS		Unité	Proposition Tarifs au 01/01/2022	Suivi comptable	Imputation comptable	Commentaires	Tarifs 2021	Evolution
Gamme tarifaire "ANNEMASSE PASS"								
Billet TAC Annemasse Pass								
Billet plein tarif (tout client dès 6 ans) *	Unité	1,60 €	TP2A	TU 7068	Tarif applicable à compter du 01/07/2022	1,60 €	+ 0%	
Majoration vente à bord sur la ligne Tango	Unité	0,40 €	TP2A	TU 7068		Nouveau tarif		
Billet animal (hors chien guide)	Unité	1,60 €	TP2A	TU 7068		1,60 €	+ 0%	
* gratuité pour accompagnateur "TAC'Accompagné" par avant droit, après dépôt d'un dossier Handi'Tac et accpetation par la commission d'admission								
Carnets TAC Annemasse Pass								
Carnet de 10 billets - Plein tarif	Unité	12,80 €	TP2A	TU 7068		12,80 €	+ 0%	
Abonnements TAC Annemasse Pass								
Abonnement mensuel nominatif								
Adulte (+ de 26 ans)								
- QF de 0 à 420 €	Forfait	8,00 €	TP2A	TU 7068		8,00 €	+ 0%	
- QF de 421 à 650 €	Forfait	12,00 €	TP2A	TU 7068		12,00 €	+ 0%	
- QF de 651 à 800 €	Forfait	18,00 €	TP2A	TU 7068		18,00 €	+ 0%	
- QF supérieur à 800 €	Forfait	40,00 €	TP2A	TU 7068		40,00 €	+ 0%	
Junior (6 à 25 ans)								
- QF de 0 à 420 €	Forfait	8,00 €	TP2A	TU 7068		8,00 €	+ 0%	
- QF de 421 à 650 €	Forfait	12,00 €	TP2A	TU 7068		12,00 €	+ 0%	
- QF de 651 à 800 €	Forfait	18,00 €	TP2A	TU 7068		18,00 €	+ 0%	
- QF supérieur à 800 €	Forfait	33,60 €	TP2A	TU 7068		33,60 €	+ 0%	
Abonnement annuel nominatif								
Adulte (26 à 65 ans)								
- QF de 0 à 420 €	Forfait	80,00 €	TP2A	TU 7068		80,00 €	+ 0%	
- QF de 421 à 650 €	Forfait	120,00 €	TP2A	TU 7068		120,00 €	+ 0%	
- QF de 651 à 800 €	Forfait	180,00 €	TP2A	TU 7068		180,00 €	+ 0%	
- QF supérieur à 800 €	Forfait	400,00 €	TP2A	TU 7068		400,00 €	+ 0%	
Junior (6 à 25 ans)								
- QF de 0 à 420 €	Forfait	80,00 €	TP2A	TU 7068		80,00 €	+ 0%	
- QF de 421 à 650 €	Forfait	120,00 €	TP2A	TU 7068		120,00 €	+ 0%	
- QF de 651 à 800 €	Forfait	180,00 €	TP2A	TU 7068		180,00 €	+ 0%	
- QF supérieur à 800 €	Forfait	240,00 €	TP2A	TU 7068		240,00 €	+ 0%	
Senior (+ de 65 ans)								
- QF de 0 à 420 €	Forfait	80,00 €	TP2A	TU 7068		80,00 €	+ 0%	
- QF de 421 à 650 €	Forfait	120,00 €	TP2A	TU 7068		120,00 €	+ 0%	
- QF de 651 à 800 €	Forfait	180,00 €	TP2A	TU 7068		180,00 €	+ 0%	
- QF supérieur à 800 €	Forfait	240,00 €	TP2A	TU 7068		240,00 €	+ 0%	

TARIFS TRANSPORTS	Unité	Proposition Tarifs au 01/01/2022	Suivi comptable	Imputation comptable	Commentaires	Tarifs 2021	Evolution
Titres scolaires Diabolo							
Abonnement Diabolo TAC mensuel							
Diabolo (-18 ans scolarisé)	Forfait	8,00 €	TP2A	TU 7068		8,00 €	+ 0%
- QF de 0 à 420 €	Forfait	12,00 €	TP2A	TU 7068		12,00 €	+ 0%
- QF de 421 à 650 €	Forfait	18,00 €	TP2A	TU 7068		18,00 €	+ 0%
- QF de 651 à 800 €	Forfait	22,40 €	TP2A	TU 7068		22,40 €	+ 0%
- QF supérieur à 800 €	Forfait						
Abonnement Diabolo TAC annuel							
Diabolo (-18 ans scolarisé)	Forfait	80,00 €	TP2A	TU 7068		80,00 €	+ 0%
- QF de 0 à 420 €	Forfait	120,00 €	TP2A	TU 7068		120,00 €	+ 0%
- QF de 421 à 650 €	Forfait	180,00 €	TP2A	TU 7068		180,00 €	+ 0%
- QF supérieur à 650 € - 1 seul enfant	Forfait	144,00 €	TP2A	TU 7069		144,00 €	+ 0%
- QF supérieur à 650 € - 2ème enfant	Forfait	90,00 €	TP2A	TU 7070		90,00 €	+ 0%
- QF supérieur à 420 € - 3ème enfant et suivants	Forfait						
Abonnement Diabolo TAC+CAR annuel							
Diabolo (-18 ans scolarisé)	Forfait	80,00 €	TP2A	TU 7068		80,00 €	+ 0%
Circuit spécial + réseau TAC	Forfait	120,00 €	TP2A	TU 7068		120,00 €	+ 0%
- QF de 0 à 420 €	Forfait	180,00 €	TP2A	TU 7068		180,00 €	+ 0%
- QF de 421 à 650 €	Forfait						
- QF supérieur à 650 €	Forfait						
Abonnement Diabolo CAR annuel							
Diabolo (-18 ans scolarisé)	Forfait	80,00 €	TP2A	TU 7068	Concerne uniquement les circuits spéciaux de transports scolaires	80,00 €	+ 0%
Circuit spécial (1 aller-retour le matin et la soir) vers les collèges et lycées d'Annemasse, Ville la Grand et Cranves	Forfait	120,00 €	TP2A	TU 7068		120,00 €	+ 0%
Sales valable durant l'année scolaire	Forfait	135,00 €	TP2A	TU 7068		135,00 €	+ 0%
- QF de 0 à 420 €	Forfait						
- QF de 421 à 650 €	Forfait						
- QF supérieur à 650 €	Forfait						

TARIFS TRANSPORTS		Unité	Proposition Tarifs au 01/01/2022	Suivi comptable	Imputation comptable	Commentaires	Tarifs 2021	Evolution
Titre de groupe								
Groupe Plein Tarif	Unité	2,10 €	TP2A	TU 7068	Tarif A/R par personne pour groupe préalablement constitués, à partir de 10 personnes. Réservation obligatoire à TAC Boutique 48h avant le déplacement		2,10 €	+ 0%
Groupe Tarif réduit (6 à 15 ans)	Unité	1,80 €	TP2A	TU 7068	Tarif A/R par personne pour groupe préalablement constitués, à partir de 10 personnes. Réservation obligatoire à TAC Boutique 48h avant le déplacement		1,80 €	+ 0%
Divers								
Titre non valable	Unité	50,00 €	TP2A	TU 7068			50,00 €	+ 0%
Absence de titre	Unité	70,00 €	TP2A	TU 7068			70,00 €	+ 0%
Falsification de titre	Unité	120,00 €	TP2A	TU 7068			120,00 €	+ 0%
Incivilité	Unité	150,00 €	TP2A	TU 7068			150,00 €	+ 0%
Frais de dossier en cas d'absence de règlement de la contravention à partir du 8 ^{ème} jour	Unité	40,00 €	TP2A	TU 7068	7 jours pour payer		40,00 €	+ 0%
Régularisation des PV pour voyageur avec abonnement valide sous 7 jours	Unité	5,00 €	TP2A	TU 7068			5,00 €	+ 0%
Régularisation des PV pour voyageur avec abonnement valide à partir du 8 ^{ème} jour	Unité	10,00 €	TP2A	TU 7068			10,00 €	+ 0%
Frais de premier établissement de carte	Unité	5,00 €	TP2A	TU 7068			5,00 €	+ 0%
Duplicata en cas de vol ou perte toutes cartes (sur justificatifs)	Unité	8,00 €	TP2A	TU 7068			8,00 €	+ 0%
Résiliation abonnement sans justificatif	Unité	30% de la valeur restante	TP2A	TU 7068			30% de la valeur restante	+ 0%

TARIFS TRANSPORTS		Unité	Proposition Tarifs au 01/01/2022	Suivi comptable	Imputation comptable	Commentaires	Tarifs 2021	Evolution
Gamme tarifaire "LEMAN PASS"								
Léman Pass - Gamme tarifaire transfrontalière zone 210 + 10								
Billet Léman Pass zone 210+10								
Billet plein tarif (dès 16 ans)	Unité	4,30 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Billet tarif réduit (6 à 15 ans)	Unité	3,40 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Billet de raccordement pour les abonnés Z10 (dès 6 ans)	Unité	1,60 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Billet "saut de puce" transfrontalier tram	Unité	2,00 €	TP2A	TU 7068	valable pour 2 arrêts de part et d'autre de la frontière			+ 0%
Billet animal	Unité	1,80 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Carte journalière Léman Pass								
Billet plein tarif (dès 16 ans)	Unité	12,00 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Billet tarif réduit (6 à 15 ans)	Unité	8,40 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Carte Multi-jours (5 jours consécutifs)								
Billet plein tarif (dès 6 ans)	Unité	51,00 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Abonnement régional Annemasse								
<u>Abonnement mensuel</u>								
Adulte (+ de 26 ans)	Mensuel	102,00 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Junior (6 à 25 ans)	Mensuel	73,50 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
<u>Abonnement annuel</u>								
Adulte (+ de 26 ans)	Annuel	842,50 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Junior (6 à 25 ans)	Annuel	594,00 €	TP2A	TU 7068				+ 0%
Vélostation								
Vélo à assistance électrique								
<u>Abonnement par mois VAE et VAE pliants</u>								
Plein tarif	Forfait	60,00 €	TP2A	TU 7068	Caution = 1 000 €	60,00 €		+ 0%
Tarif réduit**	Forfait	40,00 €	TP2A	TU 7068	Caution = 1 000 €	40,00 €		+ 0%
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant ***	Forfait	20,00 €	TP2A	TU 7068	Caution = 500 €	20,00 €		+ 0%
<u>Abonnement par mois VAE Carqo</u>								
Plein tarif	Forfait	80,00 €	TP2A	TU 7068	Caution = 1 500 €	80,00 €		+ 0%
Tarif réduit**	Forfait	60,00 €	TP2A	TU 7068	Caution = 1 500 €	60,00 €		+ 0%
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant ***	Forfait	40,00 €	TP2A	TU 7068	Caution = 1 000 €	40,00 €		+ 0%
Classique et pliant (non VAE)								
<u>Abonnement par mois</u>								
Plein tarif	Forfait	25,00 €	TP2A	TU 7068	Caution = 250 €	25,00 €		+ 0%
Tarif réduit**	Forfait	20,00 €	TP2A	TU 7068	Caution = 250 €	20,00 €		+ 0%
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant ***	Forfait	10,00 €	TP2A	TU 7068	Caution = 250 €	10,00 €		+ 0%
Trottinette électrique								

TARIFS TRANSPORTS	Unité	Proposition Tarifs au 01/01/2022	Suivi comptable	Imputation comptable	Commentaires	Tarifs 2021	Evolution
Abonnement par mois							
Plein tarif	Forfait	25,00 €	TP2A	TU 7068	Cauton = 400 €	25,00 €	+ 0%
Tarif réduit**	Forfait	20,00 €	TP2A	TU 7068	Cauton = 400 €	20,00 €	+ 0%
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant ***	Forfait	10,00 €	TP2A	TU 7068	Cauton = 400 €	10,00 €	+ 0%
Accessoires							
Casque	Forfait	Gratuit	TP2A	TU 7068	En cas de perte = 50 €	Gratuit	+ 0%
Antivol (pour les vélos uniquement)	Forfait	Gratuit	TP2A	TU 7068	En cas de perte = 60 €	Gratuit	+ 0%
Panier avant (location mensuelle)	Forfait	2,00 €	TP2A	TU 7068	En cas de perte = 30 €	2,00 €	+ 0%
Porte bagage enfant (location mensuelle)	Forfait	2,00 €	TP2A	TU 7068	En cas de perte = 100 €	2,00 €	+ 0%
Remorque (location journalière)	Forfait	6,00 €	TP2A	TU 7068	En cas de perte = 150 €	6,00 €	+ 0%
Remorque (location mensuelle)	Forfait	30,00 €	TP2A	TU 7068	En cas de perte = 150 €	30,00 €	+ 0%
Gilet de sécurité	Forfait	Gratuit	TP2A	TU 7068	En cas de perte = 12 €	Gratuit	+ 0%
Bombe anti-crevaison	Forfait	Gratuit	TP2A	TU 7068	En cas de perte ou utilisation = 9 €	Gratuit	+ 0%
Pénalité							
Pénalité de retard		5,00 €	TP2A	TU 7068	par jour ouvré de retard	5,00 €	+ 0%
Vélo rendu sale		15,00 €	TP2A	TU 7068		15,00 €	+ 0%

Consignes vélos							
Consignes							
Abonnement 1 mois							
Plein tarif	Forfait	10,00 €	TP2A	TU 7068		10,00 €	+ 0%
Tarif réduit**	Forfait	8,00 €	TP2A	TU 7068		8,00 €	+ 0%
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant ***	Forfait	5,00 €	TP2A	TU 7068		5,00 €	+ 0%
Abonnement 1 an							
Plein tarif	Forfait	60,00 €	TP2A	TU 7068		60,00 €	+ 0%
Tarif réduit**	Forfait	50,00 €	TP2A	TU 7068		50,00 €	+ 0%
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant ***	Forfait	30,00 €	TP2A	TU 7068		30,00 €	+ 0%
Accessoires pour les abonnés consignes vélos							
Location annuelle de casier							
Adulte (+ de 26 ans)	Forfait	10,00 €	TP2A	TU 7068	Cauton de 30 €	10,00 €	+ 0%
Jeune (- de 26 ans)	Forfait	5,00 €	TP2A	TU 7068	Cauton de 30 €	5,00 €	+ 0%
Location annuelle de casier avec prise électronique "E-Casier"							
Adulte (+ de 26 ans)	Forfait	60,00 €	TP2A	TU 7068	Cauton de 30 €	60,00 €	+ 0%
Jeune (- de 26 ans)	Forfait	30,00 €	TP2A	TU 7068	Cauton de 30 €	30,00 €	+ 0%

**tarif réduit : abonnés Annemasse Pass/Léman Pass (inscrits dans la base de données du réseau TAC), abonnés citiz, abonnés TER et interurbains dans le périmètre du Léman Express

***étudiant sous condition d'un justificatif de scolarité

Plan de la communauté tarifaire lémanpass

nos voyages sans frontière

Légende

Périmètre Léman Pass

- Lignes Léman Express
- Lignes TER et CFF
- Bus transfrontaliers
- Zone 10 (Tout Genève)
- Réseau TPG
- Mouettes Genevoises
- Zones françaises
- Réseaux BUT, SIBRA et TAC

Lignes hors Léman Pass

- Bus
- Train (Lignes CFF et SNCF)
- Bateau CGN

Services

- Stationnement / Consigne vélo
- Autopartage
- Parking Relais / Parking
- Guichet vente et information

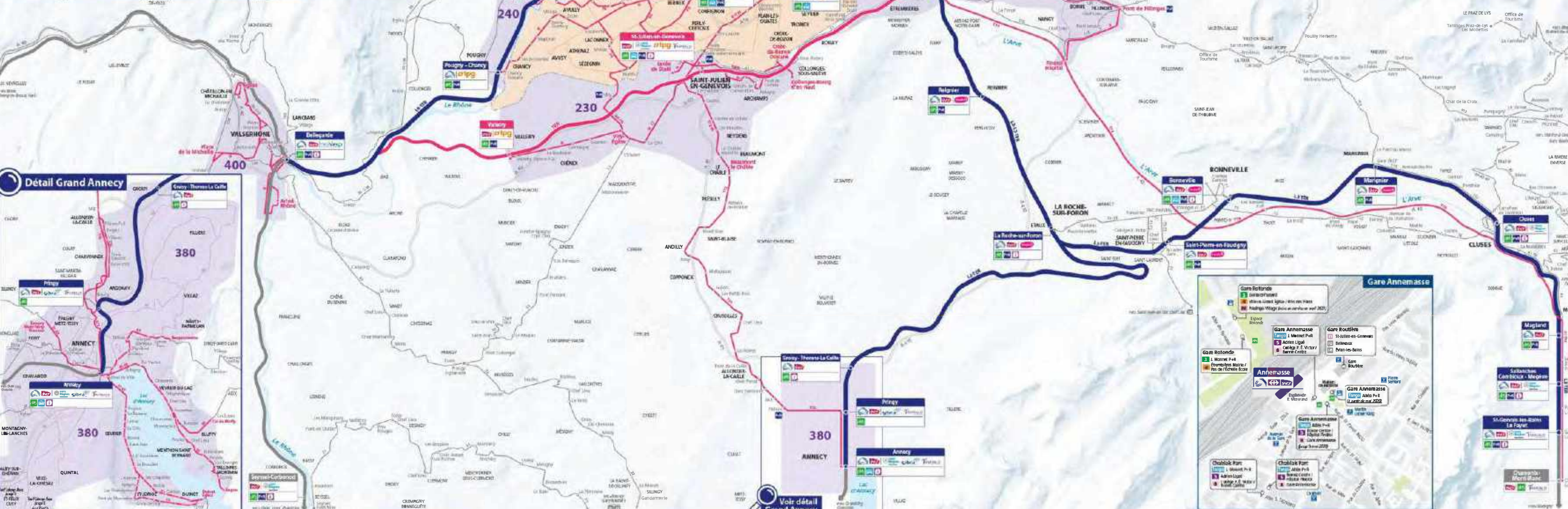
ANNEXE 9a

Gare Genève - Aéroport

Gare Genève - Cornavin

Gare Genève - Eaux-Vives

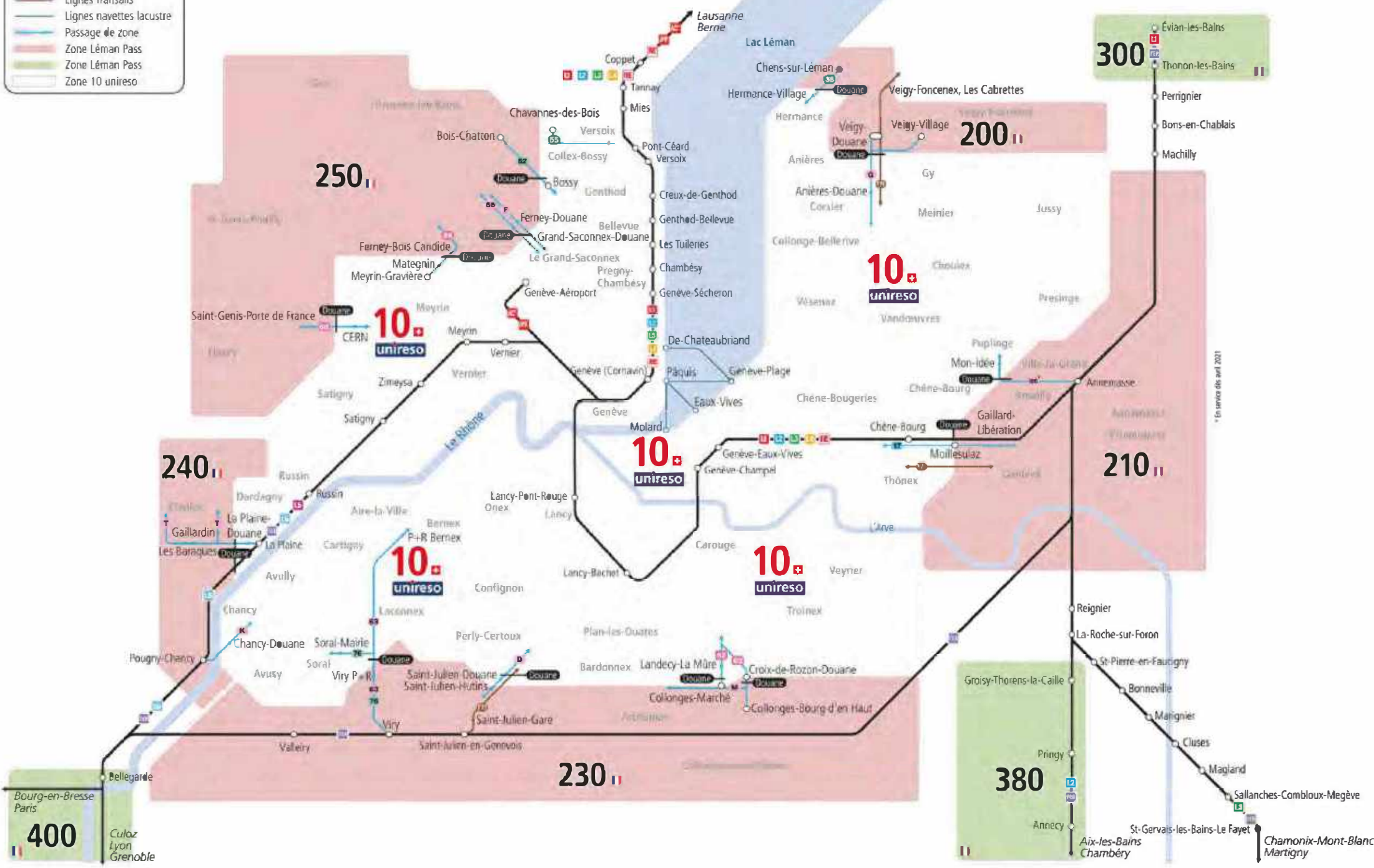
Gare Lancy - Pont-Rouge



Lac Léman

ANNEXE 9b

- Légende**
- Lignes ferroviaires
 - Lignes de bus et tram
 - Lignes Transalis
 - Lignes navettes lacustre
 - Passage de zone
 - Zone Léman Pass
 - Zone Léman Pass
 - Zone 10 unireso



250

200

10
unireso

10
unireso

10
unireso

10
unireso

210

240

10
unireso

230

380

400

En service de nuit 2021

Annexe 2 – Périmètre Léman Pass

Le tarif Léman Pass a pour vocation de s'appliquer sur le périmètre desservi par le Léman Express (train). En date du 15.12.2019, il s'applique sur :

1. Tous les services inclus (bus/trams/trains/busrégionaux/services de transport à la demande/mouettes genevoises) dans les zones suivantes :

- zone 10, unireso dit « Tout Genève »,
Soit l'intégralité des lignes sur le territoire du Canton de Genève.

- zone 200 dit « Veigy »
Notamment les services suivants :.....

- zone 210 dit « Zone urbaine d'Annemasse »
Notamment le réseau TAC, correspondant au ressort territorial d'Annemasse Agglo ainsi que les arrêts entre Bonne et l'hôpital de Findrol desservis par le réseau TAC mais hors desserte ferroviaire de la gare de Machilly. A titre dérogatoire, l'arrêt Nangy Findrol Hôpital de la T74 est également inclus au périmètre de la Z210 jusqu'au terme de la DSP en cours à la signature de la convention (décembre 2021).

- zone 230 dit « Saint-Julien en Genevois »
Notamment les services suivants : TER SNCF de Valleiry à Saint-Julien-en-Genevois, les lignes D de P+R Perly à Saint-Julien-en-Genevois-Gare, N de Lycée de Staël à Valleiry, M, 63, 76 et T73 de P+R Perly à Beaumont Le Châble.

- zone 240 dit « Pougny – Chancy »
Notamment les services suivants : Ligne T de Challex La Halle à La Plaine Douane.

- zone 250 dit « Pays de Gex »
Notamment les services suivants : Lignes 66, 68, F, 814 et 818

- zone 300 « Evian-les-Bains - Thonon-les-Bains - Perrignier - Bons-en-Chablais » dit « Thonon – Evian »
Notamment les services suivants : Le réseau BUT, les lignes 124, 131, 142, 151 et 152.

- zone 380 « « Annecy – Pringy – Groisy – Thorens – La Caille » dit « Annecy »
Notamment les services suivants : Le réseau SIBRA, le Léman Express d'Annecy à Groisy – Thorens-La-Caille, la ligne T72 et les lignes 21, 22, 51, 52, 61, 62 et 63.

- zone 400 « Valserhône » dit « Valserhône »
Notamment les services suivants : Le réseau MobiVals.

Les services inclus dans chacune de ces zones sont définis par les tarifs ou conditions générales des zones en question. Les services intégrés sont identiques à ceux applicables à la tarification propre à la zone, à l'exception de la zone 210.

2. L'ensemble des relations sur les tronçons de chemins de fer suivants :

- Annemasse – Evian-les-Bains
- Annemasse – St-Gervais-les-Bains
- Annemasse – Annecy
- Coppet – Genève -- Annemasse
- Bellegarde-sur-Valserine – Annemasse via St-Julien-en-Genavois
- Bellegarde-sur-Valserine – Genève via La Plaine
- Genève – Genève-Aéroport

3. L'ensemble des relations sur les lignes de bus régionales suivantes :

- T71 : Thonon-les-Bains « Place des Arts » - Genève, gare des Eaux-Vives
- T72 : Annecy gare routière – Bachet-de-Pesay – Genève-Aéroport
- T74 : St-Gervais – Nangy- Genève-Aéroport

23.01.2020

ANNEXE 10 – MODELE DE TABLEAU DE BORD

L'objectif du tableau de bord est de partager avec Annemasse Agglo sur les différentes activités du réseau TAC. Il intègre :

- Les unités d'œuvre et principaux ratios de l'activité
- L'ensemble des indicateurs de performance
- Pour chaque thème, un point sur les actions en cours.

Il est structuré en 3 parties :

1. Exploitation :

- Faits marquants du mois : incidents marquants du mois, actualité des projets (systèmes, outils, amélioration de la vitesse commerciale...), dialogue social, opérations « bureaux vides » etc.. ;
- Production de l'offre de transport : kilomètres produits (lignes régulières, scolaires, TAD, TPMR), courses perdues, déviations ;
- Ponctualité : lignes régulières / TAD / TPMR ;
- Vitesse commerciale par ligne ;
- Fréquentation par ligne / TAD / TPMR ;
- Sûreté : Incidents d'ambiance, vandalisme ;
- Sécurité : accidentologie ;
- Fraude : taux de contrôle, taux de fraude, taux de recouvrement des PV.

2. Maintenance

- Faits marquants du mois : campagnes de maintenance préventive sur les véhicules, avancée de la transition énergétique, travaux réalisés au dépôt, etc... ;
- Suivi des véhicules : taux de panne aux 10 000km, taux de respect du plan de maintenance préventif, point sur les visites de contrôle technique ;
- Billettique : alarmes, DI en cours, opérations réalisées ;
- Point sur le contrôle des BIV ;
- Point sur le contrôle des points d'arrêt ;
- Etat des lieux voirie.

3. Marketing, Nouvelles Mobilités et expérience client

- Faits marquants : campagnes de communication, déploiement du plan marketing ;
- Ventes de titres : par type et par canal de vente ;
- Fréquentation du site internet ;
- Fréquentation de l'application mobile ;
- Etat des réclamations ;
- Velostation : nombre de locations VLD / VLS / TLS / abonnements consignes vélo.

Un exemple de tableau de bord trimestriel TP2A est présenté à l'annexe 10a.



TABLEAU DE BORD TP2A

3ème TRIMESTRE 2021 – CODIR



01

02

03

04

05

EXPLOITATION

- Actualités / Faits saillants
- Offre / Production
- Vitesse Commerciale
- Analyse par arrêt
- Fréquentation
- Incidents d'ambiance
- Fraude
- Sécurité

ACTUALITÉS / FAITS MARQUANTS

JUILLET

Etude sur le fiabilité des cellules de comptage avec INEO et IRIS

Mise en place nouvelle organisation pour la gestion des réservations TAD

AOÛT

Réception de 5 caméras piéton à destination des Contrôleurs pour sécuriser leurs interventions

Poursuite des investigations d'INEO et IRIS sur la problématique des cellules de comptage

BHNS : Poursuite du projet de priorisation de feux avec CAPSYS

SEPTEMBRE

Présence dans les collèges pour rappeler les bonnes attitudes dans les bus (validation, incivilités)

Déploiement outil de main courante SafeTracker

7 Septembre – Bureaux vides – Place des marchés avec la présence de la Police Nationale

14 Septembre – Priorité aux feux : tests réalisés en présence de la société CAPSYS

24 et 25 Septembre – mise en place de renforts pour le festival Lemman Blues



L'OFFRE 2021

L'OFFRE THÉORIQUE DU 3^{ème} TRIMESTRE

↳ Offre PVS du 1^{er} juillet au 29 août inclus, puis offre PS à partir du 30 août

OFFRE RESEAU 2020 du 2 Novembre 2020				
LIGNES	PS	PVS	SAMEDI	DIMANCHE
TANGO	160	128	128	/
T3	71	49	49	/
T4	41	36	36	/
T5	59	44	44	/
T6	51	35	35	/
T7	47	36	36	/
T8	45	38	38	/
S1	2	/	/	/
DA	/	/	/	52
TOTAL	476	366	366	52

Courses 2021	Offre Théorique
TRIMESTRE 1	34 374
TRIMESTRE 2	33 618
JUILLET	9 776
AOÛT	9 996
SEPTEMBRE	11 704
TRIMESTRE 3	31 476

SUPPRESSION DE COURSES

I.P 11 – Disponibilité de service

99,98 %

5 courses supprimées, pour cause interne, au 3^{ème} trimestre sur 31 476 courses

	TRI 1	TRI 2	Juillet	Août	Sept.	TRI 3
Courses Supprimées 2021	4	8	2	0	4	6
Causes Internes 2021	4	5	1	0	4	5
Causes Internes 2020	12	1	2	5	2	9



MOIS	DATE	SERVICE	HORAIRE	LIGNE	MOTIF
Février	17/02	605	9h16	L6	Accident responsable (accident en sortant de l'arrêt)
Mars	06/03	611	7h55	L6	Absence du conducteur sans prévenir
	24/03	126	17h39 18h39	L3	Panne véhicule (problème de rampe PMR)
Mai	11/05	330	19h05	L7	Panne matériel (démarreur cassé - Remorquage du bus)
	17/05	103	4h50	Tango	Panne matériel (Panne 1 hors service)
Juin	07/06	108	15h23	L3	Panne matériel (bus ne démarre pas)
	08/06	401	14h24	L6	Chute d'une poussette dans le bus (intervention des pompiers)
	09/06	C152	14h51	L6	Mauvaise manœuvre du conducteur (bus bloqué sur un terre-plein)
Juillet	31/07	C634	14h17	Tango	Problème dans le découpage du service
Septembre	06/09	110	12h50 13h32	T7	Accident après une erreur de parcours en HLP
	20/09	106	12h12	T4	Erreur de service
	29/09	128	20h09	Tango	Bus bloqué derrière un bus en panne

COURSES PARTIELLES

I.P 11 – Disponibilité de service

↳ 1 évènement sur 2 jours en Septembre entrainent de nombreuses courses réalisées partiellement

Suppressions totales ou partielles de courses											
2021 Déclaration Exploitant	Janv.	Févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	TOTAL	
Courses totales mensuelles (pour Taux sce)	11 662	10 092	12 620	9 696	12 086	11 836	9 776	9 996	11 704	99 468	
Courses partielles et/ou supprimées	10	12	11	9	8	60	32	88	106	336	
Dont Partielles	Non responsables	7	9	4	6	1	44	22	86	97	276
	Responsables	2	2	4	2	5	11	8	2	5	41
Dont Supprimées	Non responsables	1	0	0	1	0	2	1	0	0	5
	Responsables	0	1	3	0	2	3	1	0	4	14
Alertes trafic courses supprimées	Non prévenues	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	Prévenues	0	1	3	1	1	5	2	4	4	17
Taux de courses supprimées ou partielles	0,09%	0,12%	0,09%	0,09%	0,07%	0,51%	0,33%	0,88%	0,91%	0,34%	
Taux de service assuré	100,00%	99,99%	99,98%	100,00%	99,98%	99,97%	99,99%	100,00%	99,97%	99,99%	

✂ Des courses impactées par des évènements et travaux :

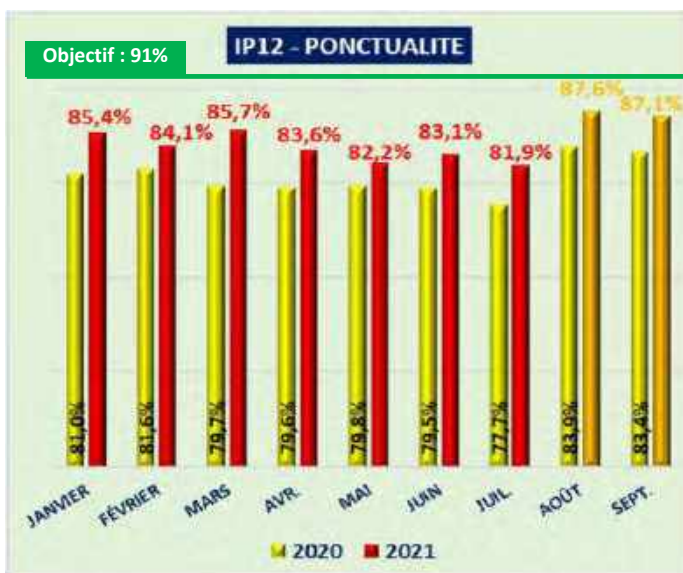
↳ 24 et 25/09 : Festival Léman Blues Festival – 90 courses dégradées à la Place des Marchés pour les lignes Tango, 3, 6 et 8, dans les 2 sens



PONCTUALITÉ

Une ponctualité en progression sur le 3^{ème} trimestre

(calcul de la ponctualité sans les arrêts non desservis pour cause externe)



2021	Janvier	Février	Mars	TRIMESTRE 1	Avril	Mai	Juin	TRIMESTRE 2	Juillet	Août	Sept	TRIMESTRE 3
TANGO	89,3%	91,2%	90,1%	90,2%	87,9%	87,3%	87,2%	87,5%	82,4%	90,1%	91,4%	88,2%
T3	82,5%	81,5%	82,7%	82,2%	82,8%	76,0%	80,1%	79,6%	80,0%	85,0%	85,9%	83,8%
T4	79,7%	79,4%	77,6%	78,9%	75,4%	72,3%	74,1%	73,9%	68,8%	72,5%	75,2%	72,3%
T5	79,7%	76,4%	82,8%	79,6%	79,0%	83,5%	83,7%	82,1%	82,1%	86,2%	83,8%	84,0%
T6	84,5%	81,3%	81,8%	82,5%	80,4%	72,9%	70,7%	74,7%	79,8%	89,1%	82,2%	83,5%
T7	90,0%	90,8%	90,2%	90,3%	91,5%	91,2%	92,1%	91,6%	95,1%	95,4%	93,8%	94,5%
T8	87,2%	82,1%	89,1%	86,1%	78,7%	85,7%	88,9%	84,4%	89,8%	92,1%	90,4%	90,7%
DA	90,1%	89,9%	91,1%	90,4%	92,7%	86,5%	91,9%	90,4%	90,7%	93,7%	92,5%	92,3%
Mois toutes lignes	85,4%	84,1%	85,7%	85,0%	83,6%	82,2%	83,1%	82,9%	81,9%	87,6%	87,1%	85,6%
Objectif 2021	91%											



Mai – Juin : données de ponctualité non représentatives en raison du paramétrage en cours du nouveau SAE-IV



Objectif de ponctualité atteint sur la Tango en septembre

KILOMÈTRES RÉALISÉS en 2021

Un kilométrage impacté par les déviations et les travaux durant l'été

	JANV.	FÉVR.	MARS	AVRIL*	MAI	JUIN	JUIL.	AOÛT	SEPT.
Commerciaux (avec dévia.)	111 782	94 829	122 150	88 898	103 669	113 659	89 549	92 600	116 800
H.L.P (théo. ou ajustés*)	14 167	10 161	15 801	8 858*	12 659	15 165	7 724	8 567	15 165
Déviations	-453	-19	469	1 194	1 789	740	2 044	1 466	167
Atelier	200	280	260	250	280	200	350	320	320
Formation	562	70	135	122	108	538	328	898	885
TOTAL KM BUS Réalisés	126 711	105 340	138 346	98 128	116 716	129 562	97 951	102 385	133 170
Relève Zoé	3 151	3 342	3 436	3 489	1 971	2 442	4 364	3 750	1 875
TAD (Proxi et Handi)	17 105	13 913	16 359	13 193	13 582	14 746	11 993	11 011	12 434
TOTAL Km Délégataire	146 967	122 595	158 141	114 810	132 269	146 750	114 308	117 146	147 479

*Ajustement de l'offre théorique en raison du confinement du 3 avril au 2 mai 2021

KILOMÈTRES RÉALISÉS en 2021

Un kilométrage impacté par les déviations et les travaux durant l'été

	1 ^{er} Trim.	2 ^{ème} Trim.	JUILLET	AOÛT	SEPT.	3 ^{ème} Trim.
Commerciaux (avec dévia.)	328 761	306 226	89 549	92 600	116 800	298 949
H.L.P (théo.) + Techniques	41 636	38 180	8402	9 785	16 370	34 557
KM Zoé	9 929	7 902	4 364	3 750	1 875	9 989
KM TOTAUX en BUS	380 326	352 308	102 315	106 135	135 045	343 495
Proxi/Handi	46 120	41 521	11 993	11 011	12 434	35 438
KM DÉLÉGATAIRE	426 446	393 829	114 308	117 146	147 479	378 933
Scolaires SAT	7 970	6 308	626	0	3 169	3 795
KM TOTAUX	434 416	400 137	114 934	117 146	150 648	382 728

3^{ème} Trim.
2021

- Km Com. : + 2 747 km/offre théo.
- Km déviations : + 3 677 km

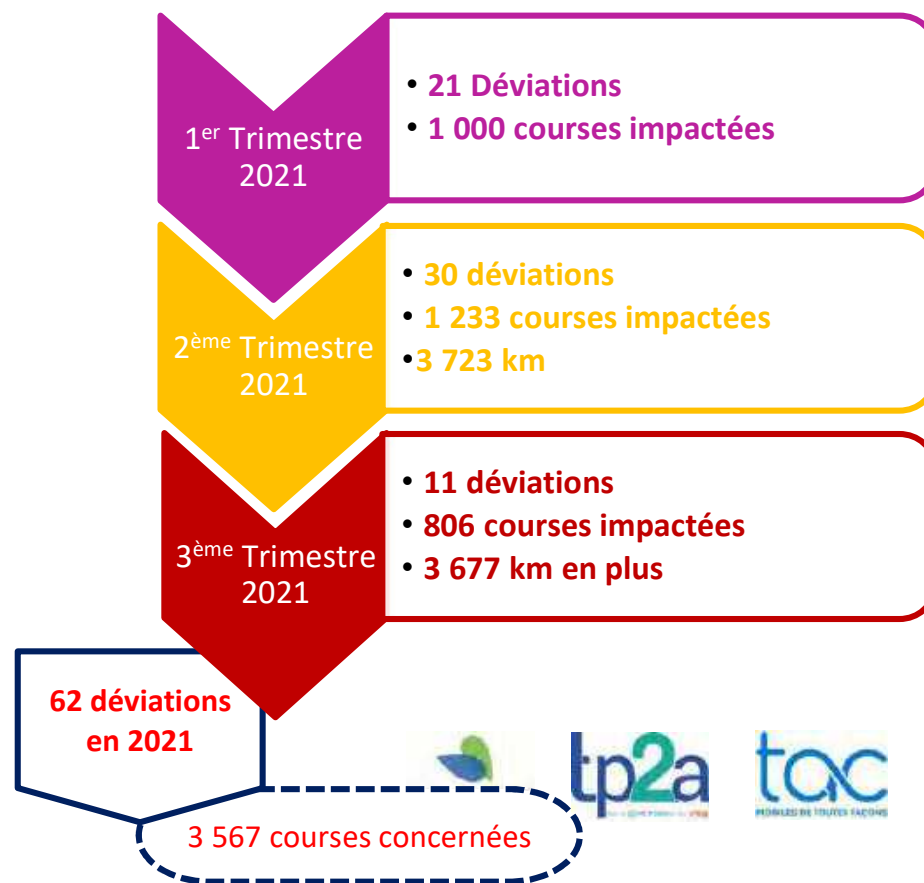
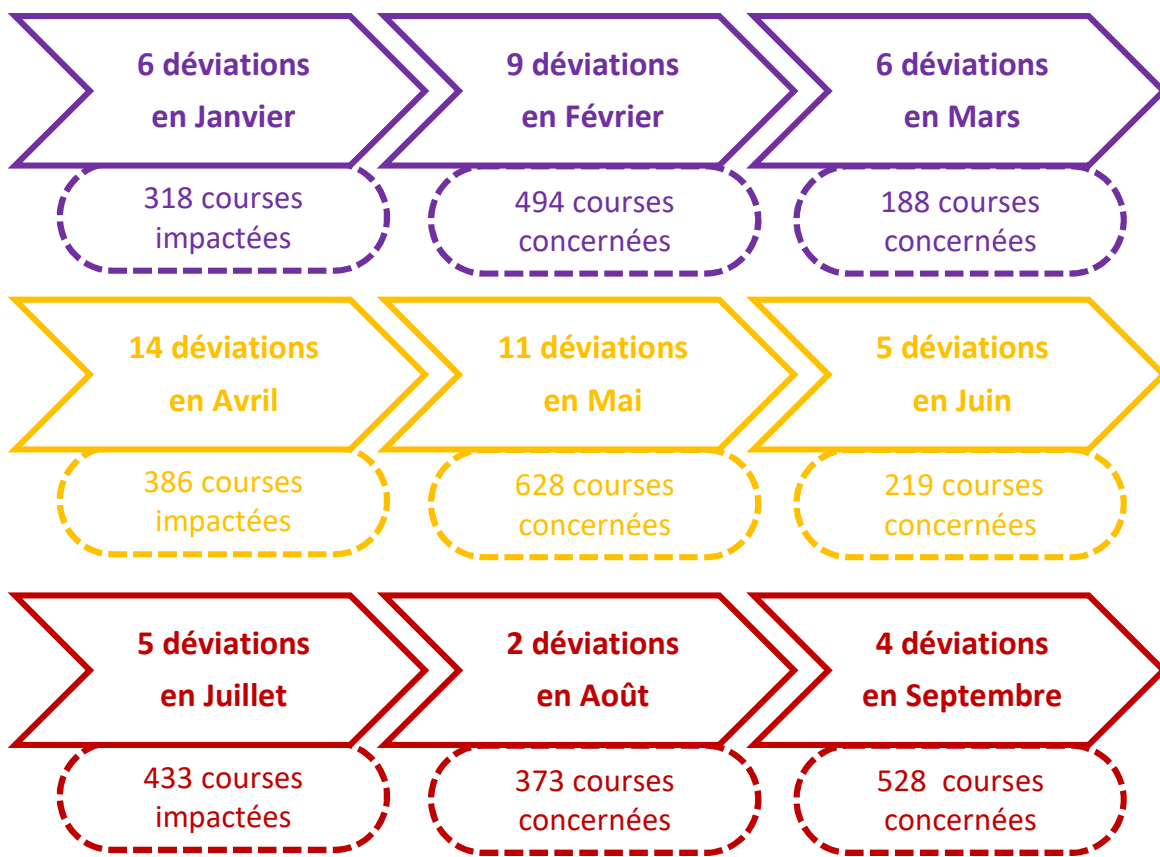
3^{ème} Trim.
2021

- Km TAD : - 7 436 km/offre théo.
- - 17,3%/offre théorique



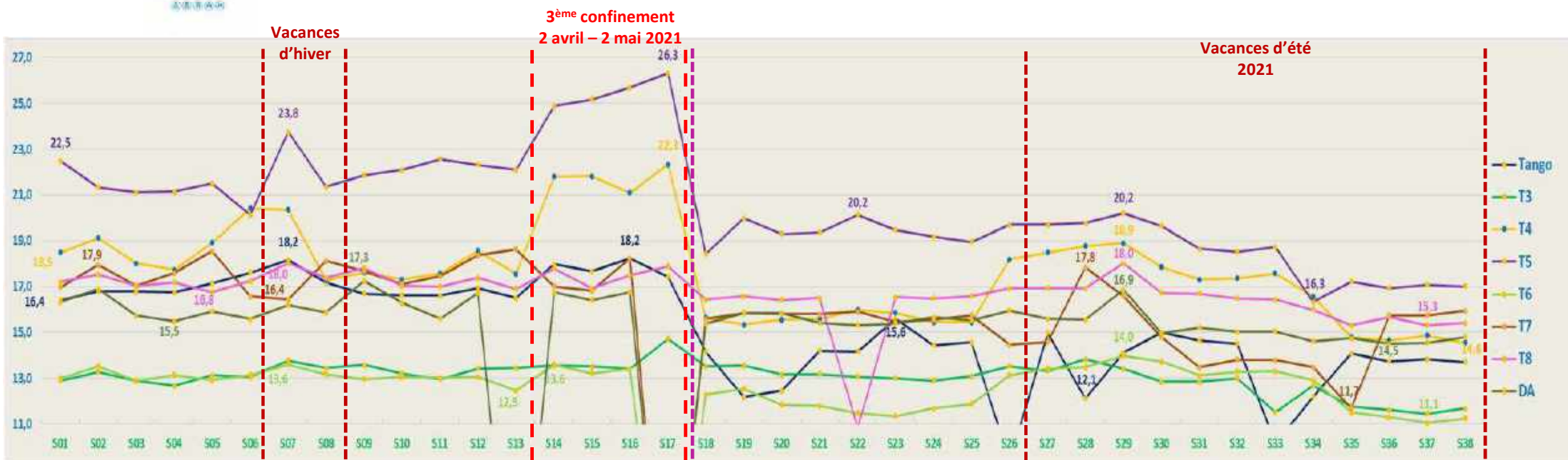
KILOMÈTRES RÉALISÉS en 2021

L'impact des déviations : 528 courses concernées et + 3 677 km au 3^{ème} trimestre



VITESSE COMMERCIALE

Ligne  par semaine, direction Aller



↗ Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

⇒ Baisse au 3^{ème} trimestre, en raison des déviations et travaux durant l'été et la rentrée scolaire de septembre

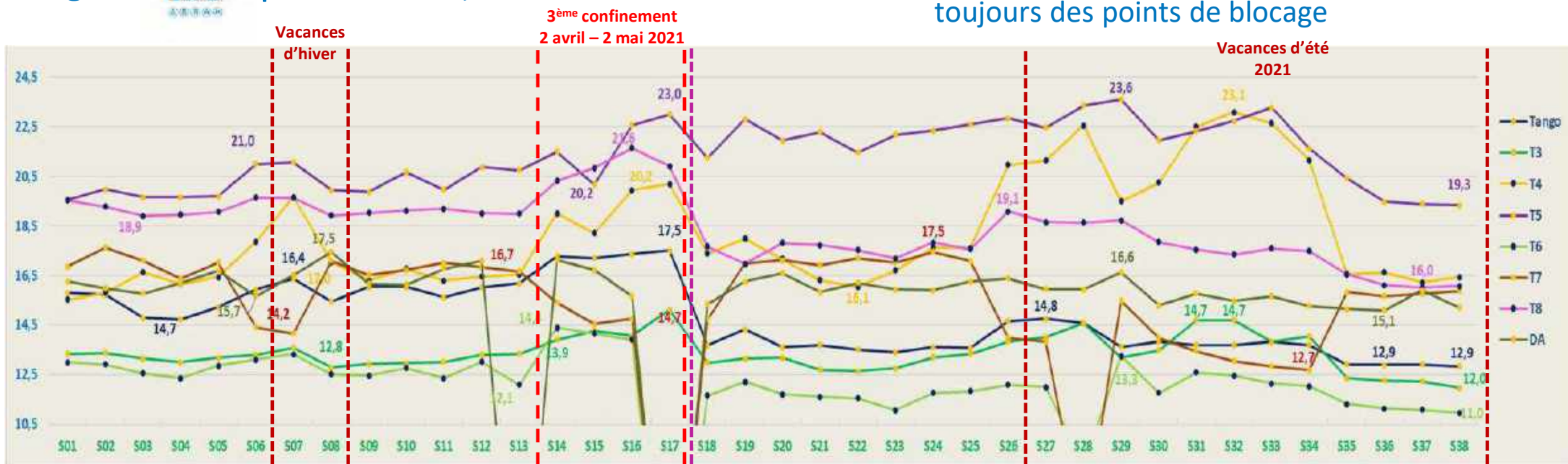
LIGNES	ALLER
TANGO	Altéa P+R ⇨ J. Monnet P+R
L3	J. Monnet P+R ⇨ Gaillard Fossard
L4*	Etrembières Mairie/Pas de l'Echelle Ecole ⇨ Ville La Grand Eglise/Près des Plans
L5*	Bonne Centre/Hôpital Findrol ⇨ Adrien Ligé
L6	Près des Plans ⇨ Gaillard-Fossard
L7*	J. Monnet P+R ⇨ Abondance/Machilly Gare
L8*	Collège P.E.V/Bonne centre/Hôpital Findrol ⇨ Gare Annemasse
DA	Près des Plans ⇨ Gaillard-Fossard

LIMITE

VITESSE COMMERCIALE

Ligne  par semaine, direction Retour

Des variations différentes selon les lignes, et toujours des points de blocage

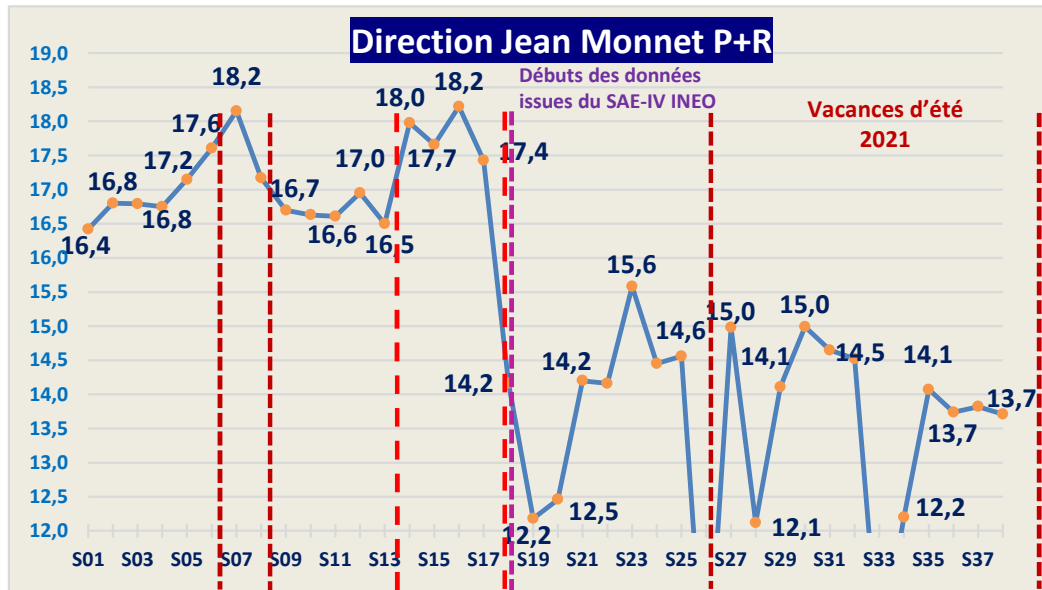


LIGNES	RETOUR
TANGO	J. Monnet P+R ⇌ Altéa P+R
L3	Gaillard Fossard ⇌ J. Monnet P+R
L4	Ville La Grand Eglise/Près des Plans ⇌ Etrembières Mairie/Pas de l'Echelle Ecole
L5	Adrien Ligüé ⇌ Bonne Centre/Hôpital Findrol
L6	Gaillard-Fossard ⇌ Près des Plans
L7	Abondance/Machilly Gare ⇌ J. Monnet P+R
L8	Gare Annemasse ⇌ Collège P.E.V/Bonne centre/Hôpital Findrol
DA	Gaillard-Fossard ⇌ Près des Plans

← Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

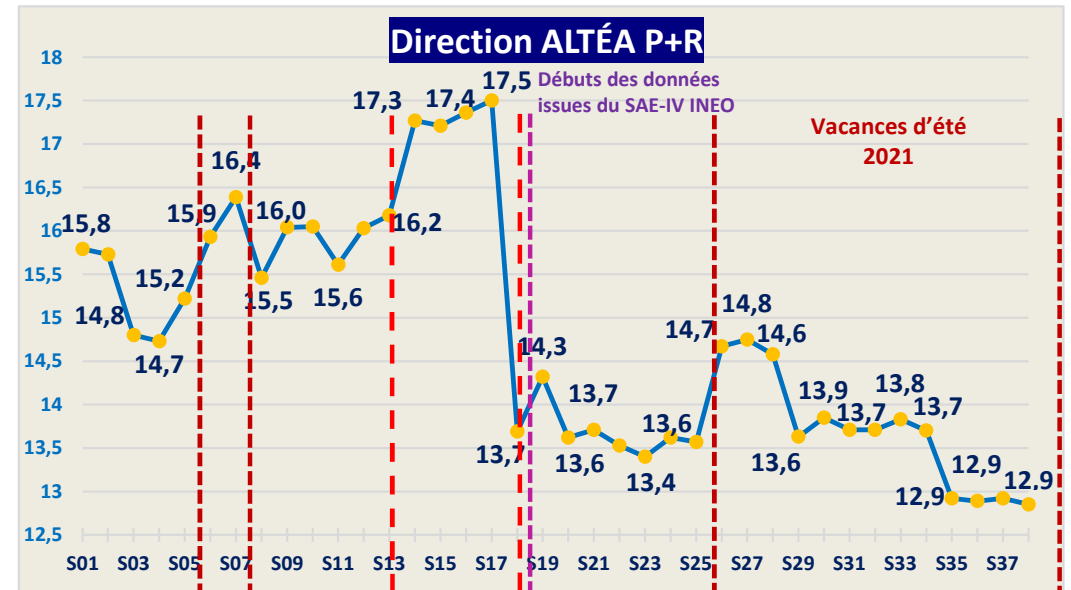
VITESSE COMMERCIALE

Ligne  par semaine



Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021



Vacances d'hiver 2021

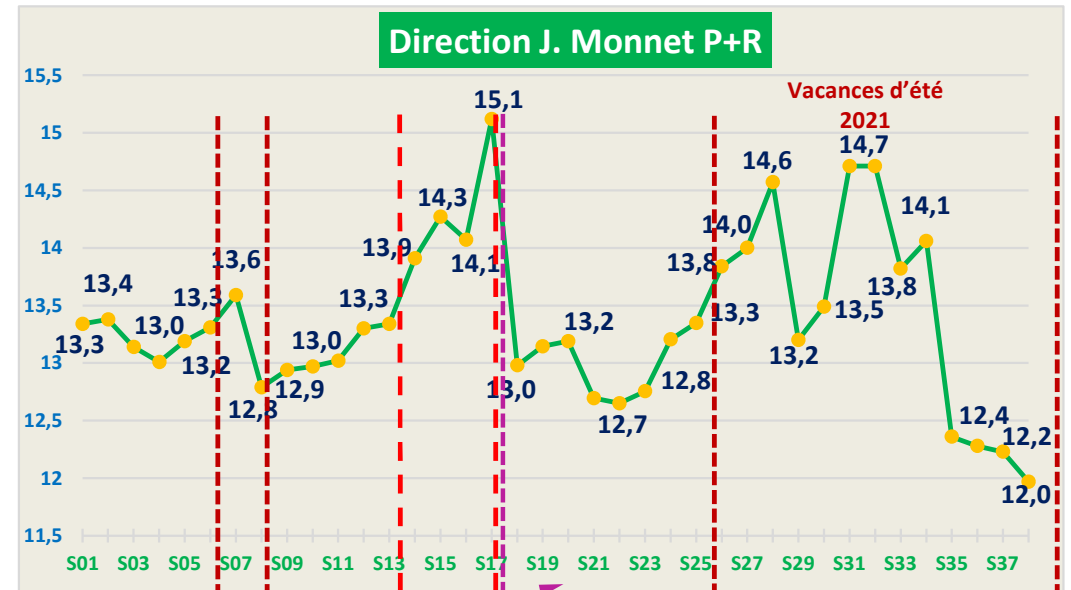
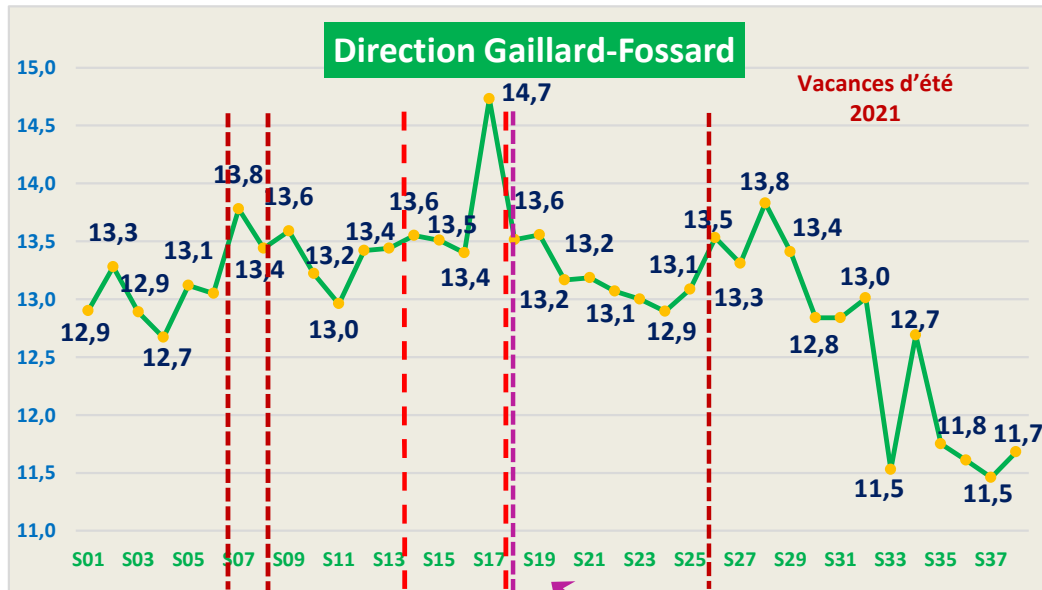
3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021



VITESSE COMMERCIALE

Ligne **3** par semaine

↳ Déviations à Croix d'Ambilly et Place des marchés très impactantes pour la ponctualité



Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement 2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

Vacances d'hiver 2021

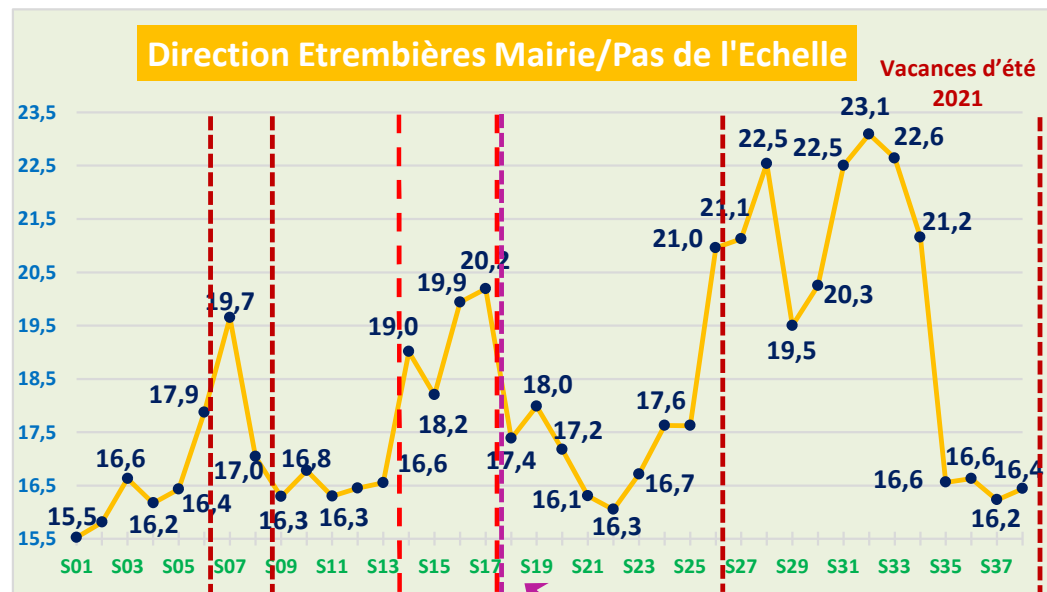
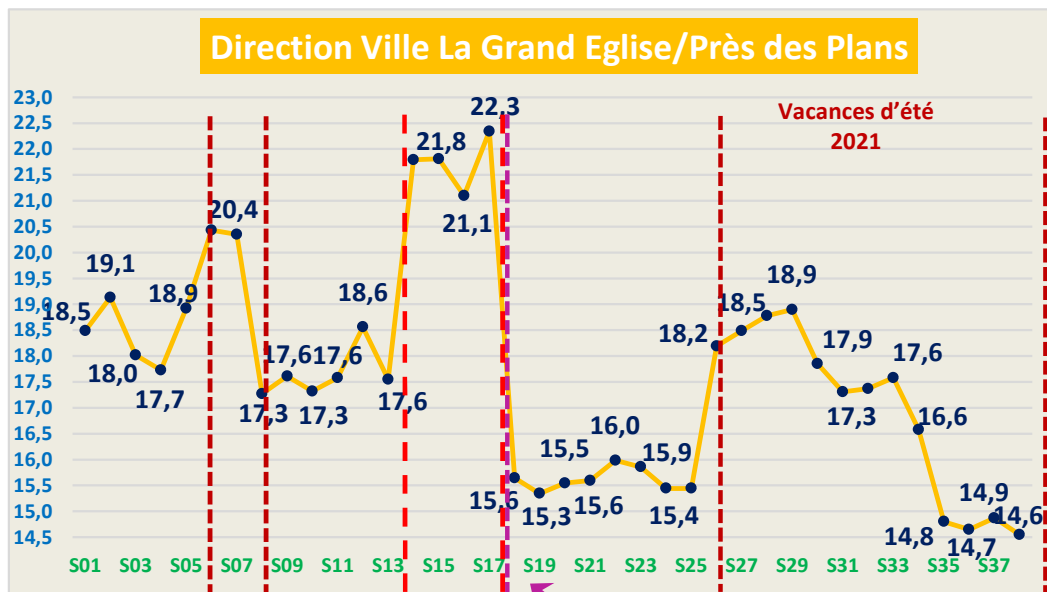
3^{ème} confinement 2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

VITESSE COMMERCIALE

Ligne **4** par semaine

↳ Déviations à Croix d'Ambilly et Place des marchés très impactantes pour la ponctualité



Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

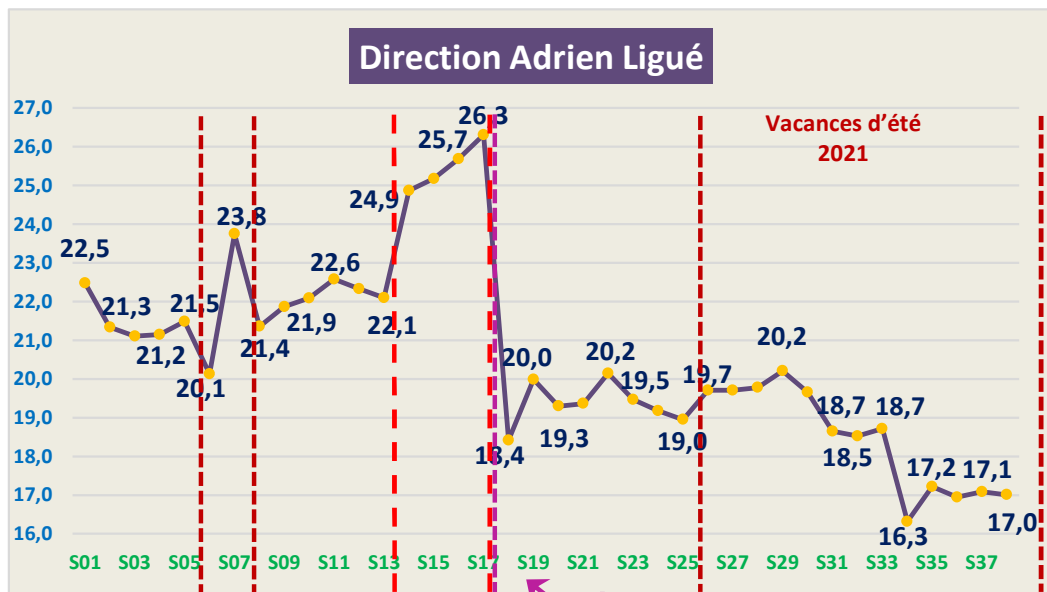
Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

VITESSE COMMERCIALE

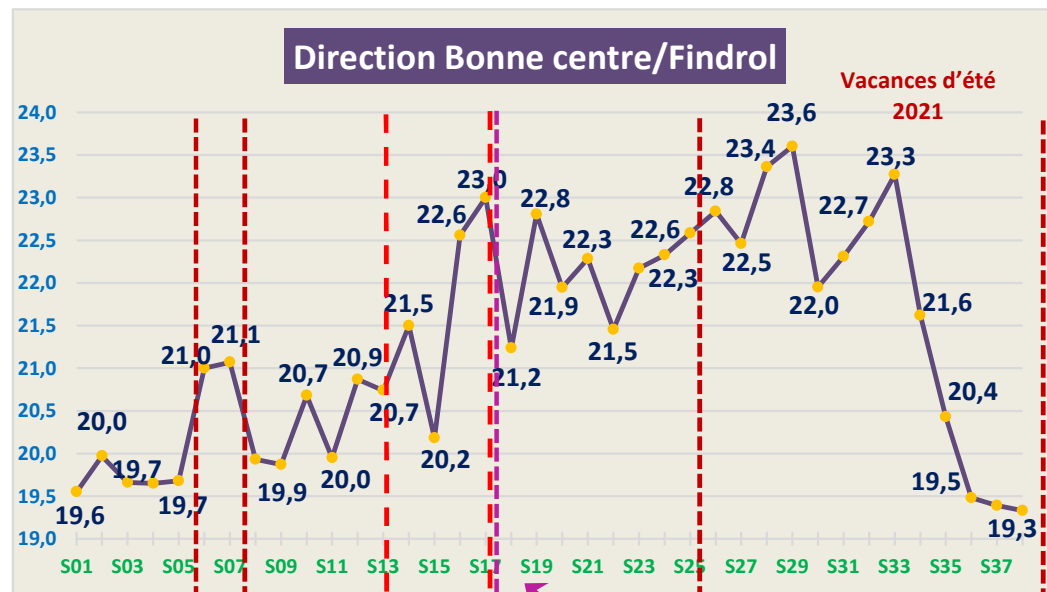
Ligne **5** par semaine



Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO



Vacances d'hiver 2021

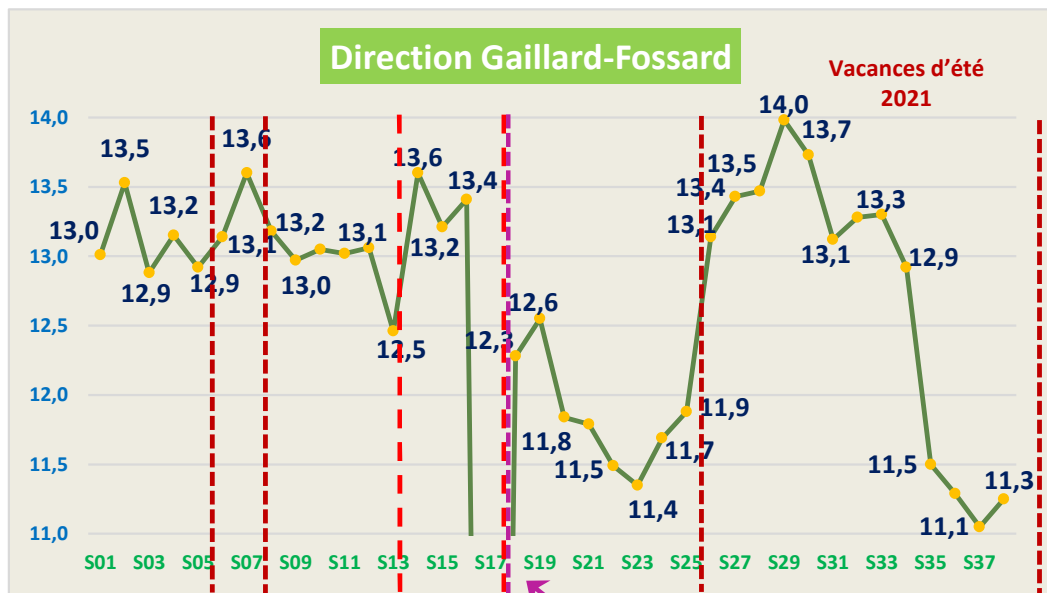
3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

Vacances d'été 2021

VITESSE COMMERCIALE

Ligne **6** par semaine

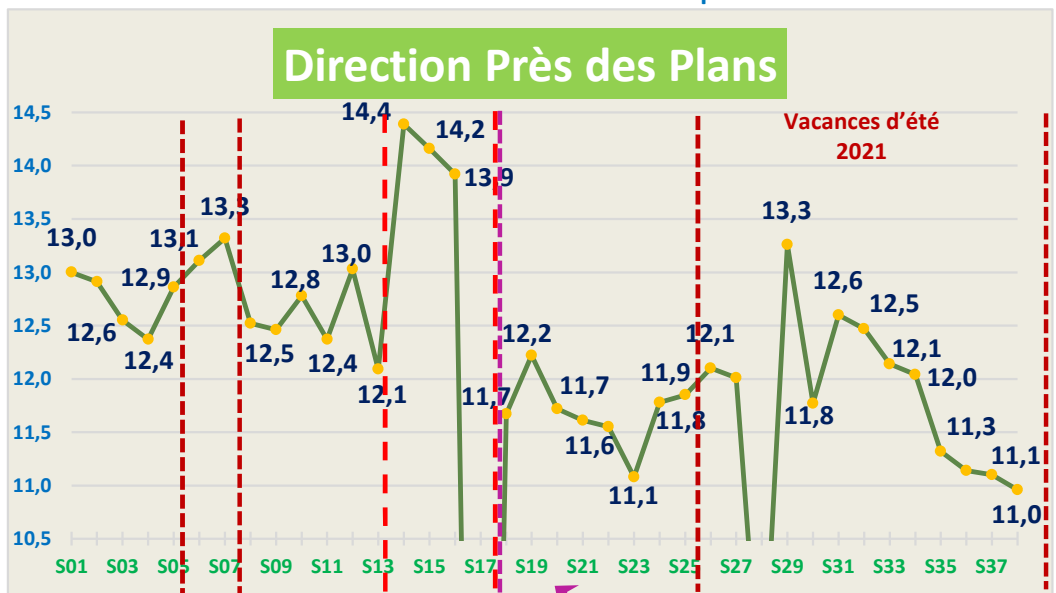


Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

- ↳ Les difficultés de circulation à Croix d'Ambilly répercutées sur la ponctualité de la ligne
- ↳ Déviation Place des marchés très pénalisante



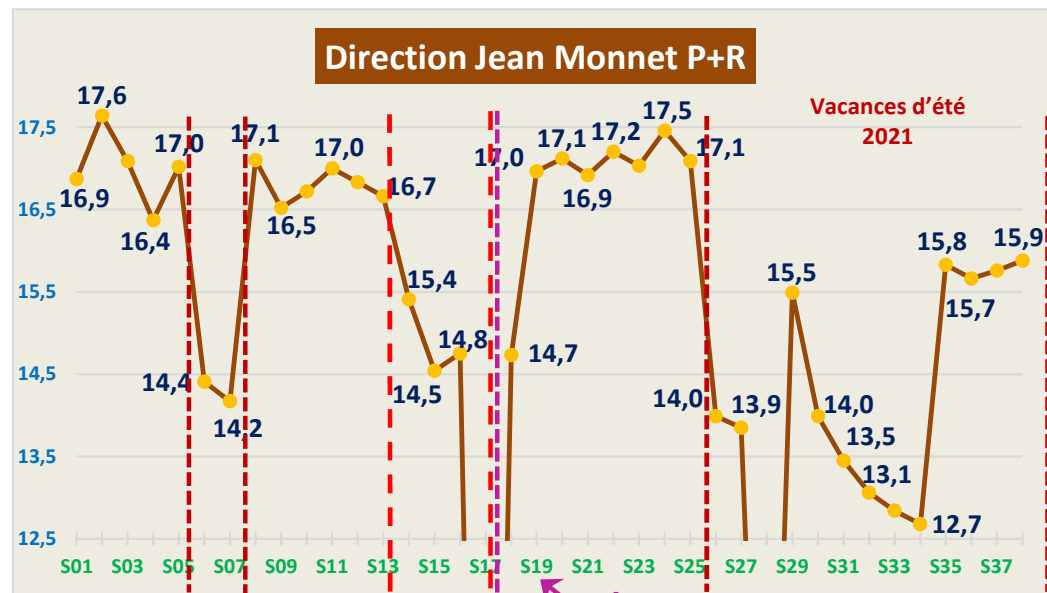
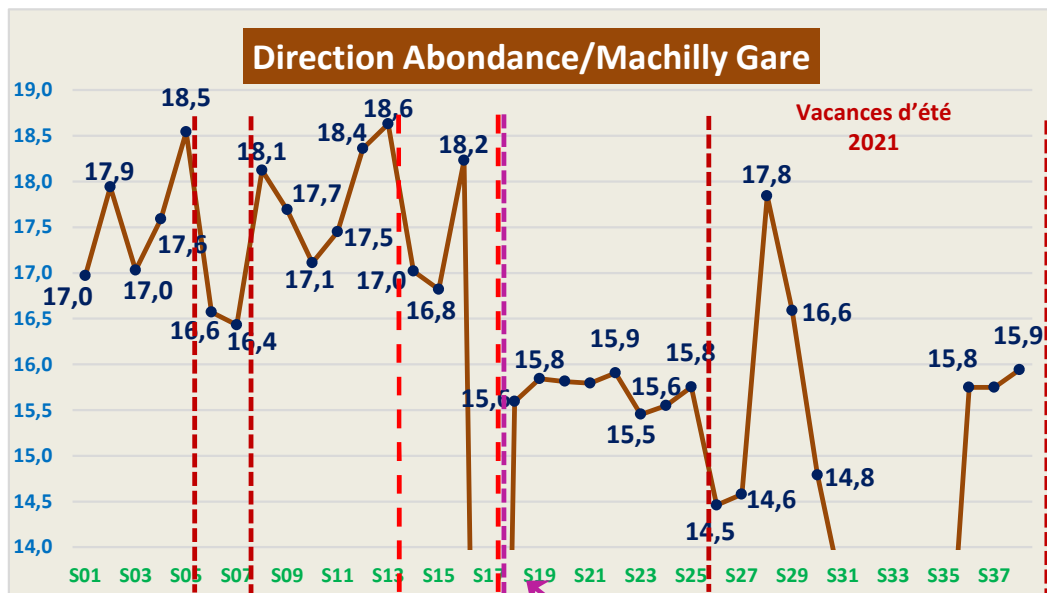
Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

VITESSE COMMERCIALE

Ligne **7** par semaine



Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

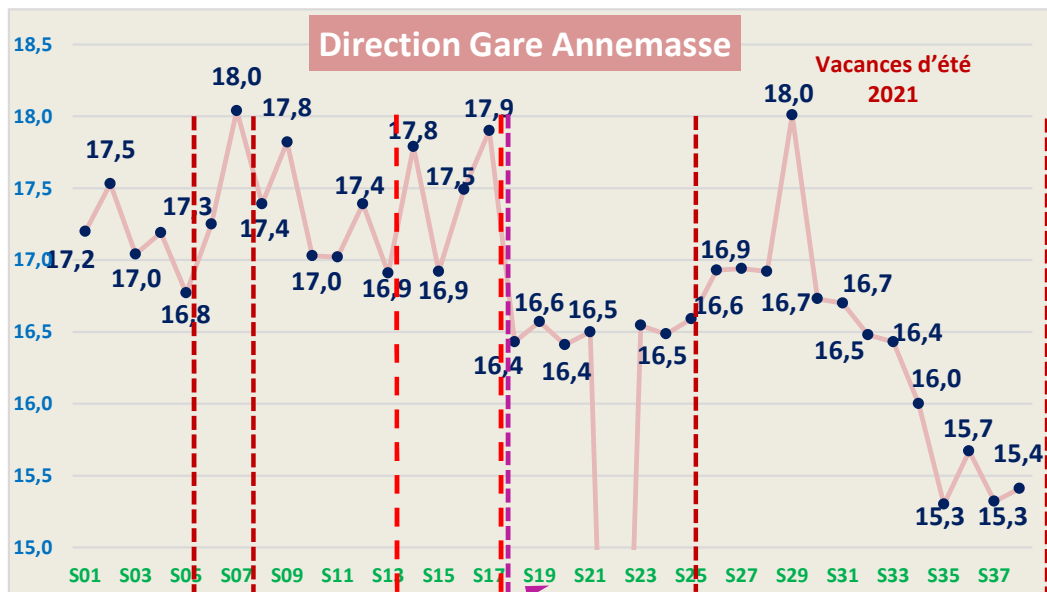
Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

VITESSE COMMERCIALE

Ligne **8** par semaine

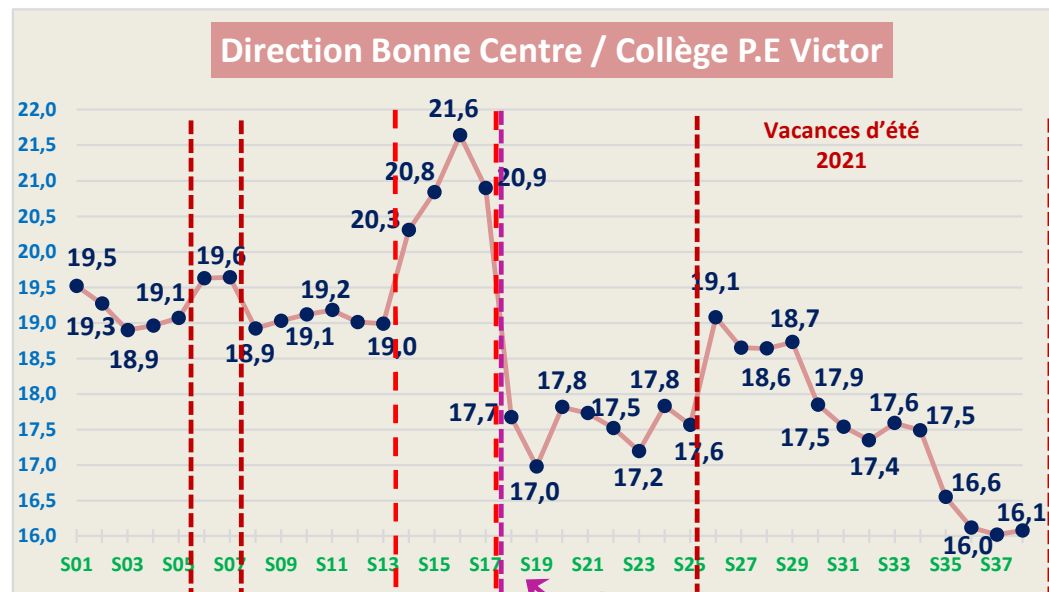


Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

↳ Déviations Place des marchés et Place A. Moret très pénalisantes



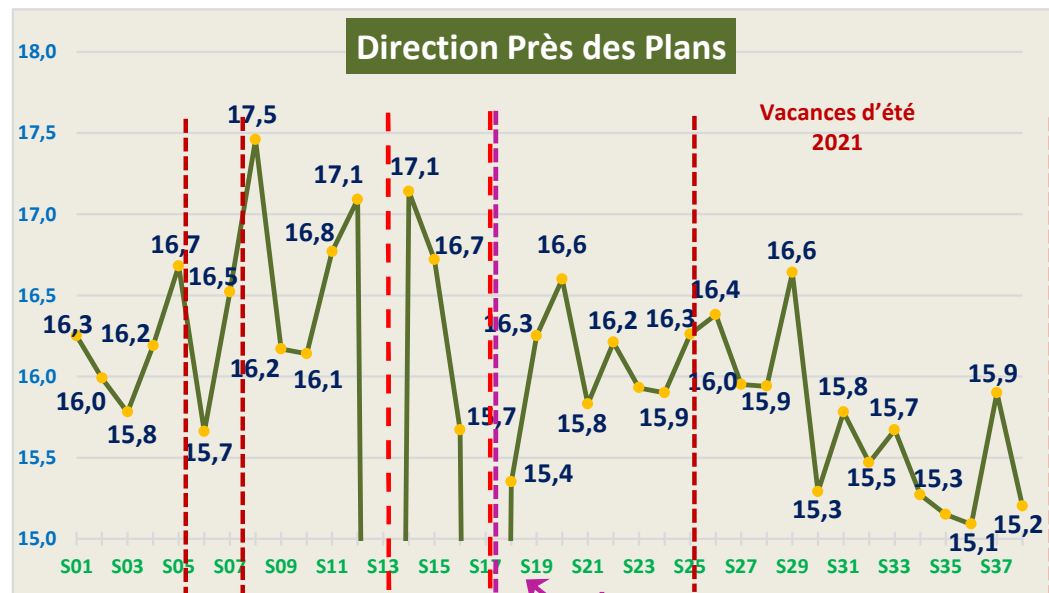
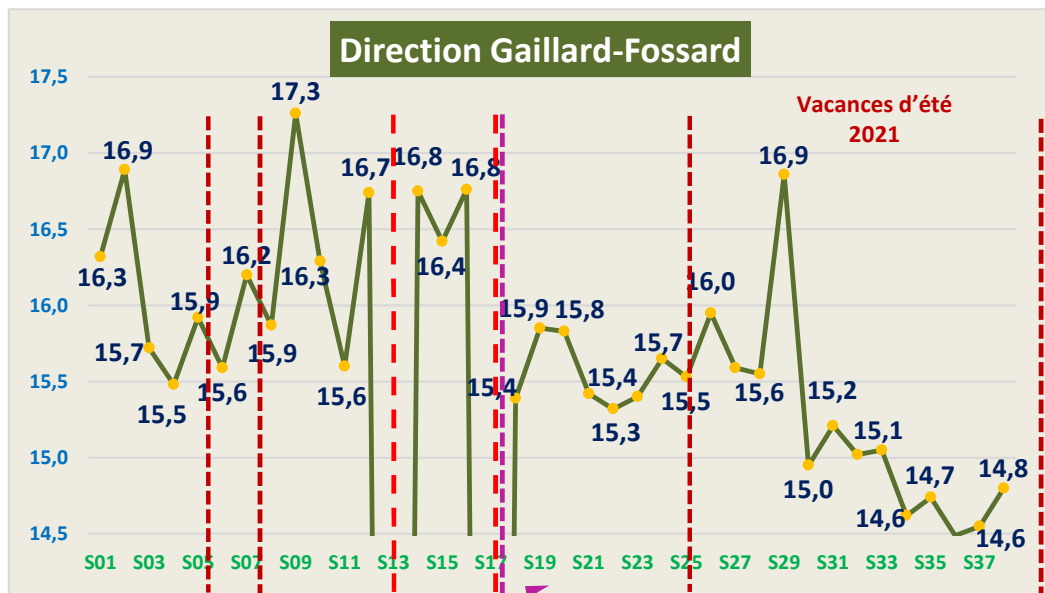
Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données issues du SAE-IV INEO

VITESSE COMMERCIALE

Ligne **DA** par semaine



Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données
issues du SAE-IV INEO

Vacances d'hiver 2021

3^{ème} confinement
2 avril – 2 mai 2021

Mai 2021 : Début des données
issues du SAE-IV INEO

FRÉQUENTATION 2021

Une reprise significative de la fréquentation en Septembre



Couvre-feux 2021

- ① S1 - S2 : 20h00 – 6h00
 - ② S3 à S11 : 18h00 – 6h00
 - ③ S12 à S20 : 19h00 – 6h00
 - ④ S20 à S23 : 21h00 – 6h00
 - ⑤ S23 - S24 : 23h00 – 6h00
- 20 juin : fin du couvre-feu

Confinements

2020 : S12 – S18
 2021 : S14 – S18



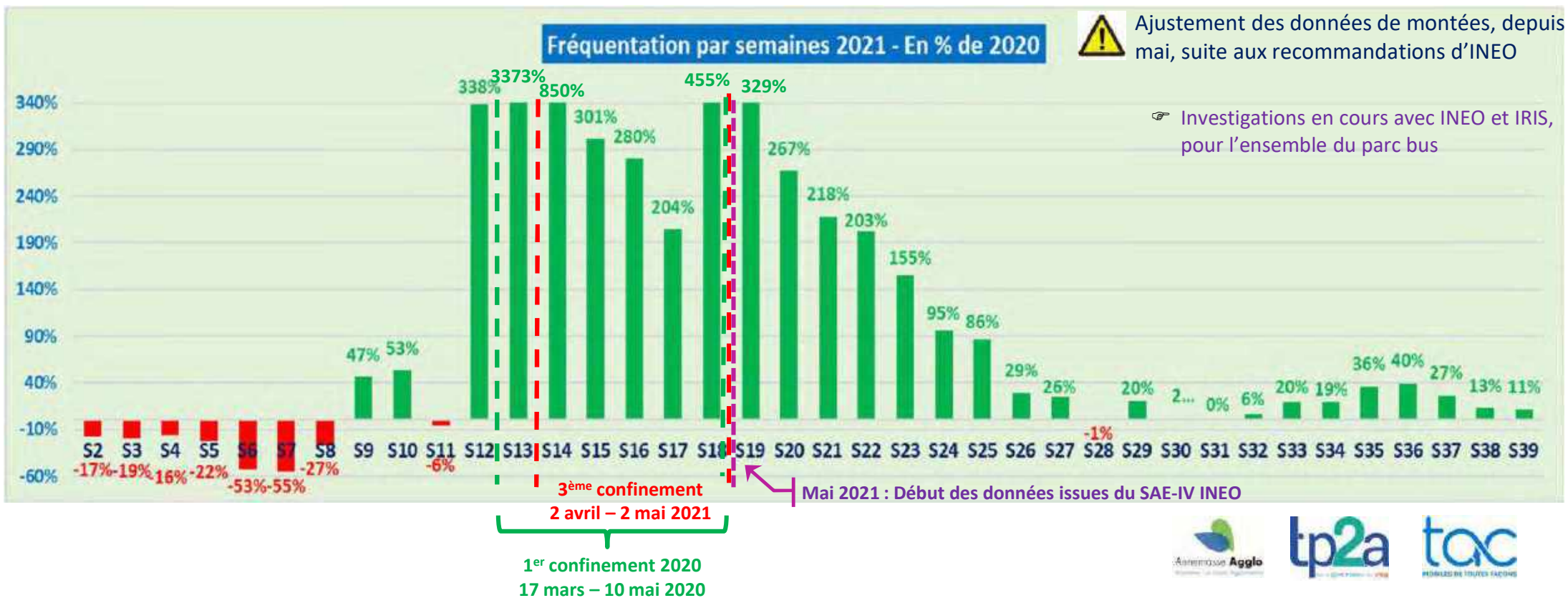
Ajustement des données de fréquentations, depuis mai, suite aux recommandations d'INEO

🔗 Investigations toujours en cours avec INEO et IRIS, pour l'ensemble du parc bus



FRÉQUENTATION 2021

Une fréquentation impactée par la crise sanitaire, la fraude et des données manquant de fiabilité depuis mai 2021



FRÉQUENTATION 2021

Une fréquentation ajustée avec les données des cellules de comptage, suite au problème de remontées relevé en Juin.

LIGNES	Janv.	Févr.	Mars	Avril*	Mai**	Juin**	Juillet**	Août	Sept.	2021
TANGO	80 066	67 763	98 433	46 921	75 364	86 201	56 330	49 534	111 401	672 013
L3	30 443	24 648	36 036	18 749	27 451	33 410	22 421	17 479	38 504	249 141
L4	10 607	8 762	11 535	5 609	9 772	10 336	8 657	7 730	13 104	86 112
L5	27 449	22 307	30 658	16 101	24 814	31 655	21 317	19 520	33 601	227 422
L6	37 238	23 942	42 386	15 727	31 259	33 782	15 038	12 870	39 012	251 254
L7	13 669	8 143	16 961	3 670	12 090	13 506	4 679	3 848	17 143	93 709
L8	18 033	16 521	24 490	8 949	15 825	19 348	10 384	8 231	25 076	146 857
DA	3 241	3 196	2 559	3 351	9 165	3 753	4 503	4 350	3 637	37 755
S1	960	458	1 104	96	907	901	0	0	983	5 237
TOTAL	221 534	175 740	264 162	119 173*	206 647	232 892	143 329	123 562	282 461	1 769 500

**Ajustement des montées après analyse avec INEO

Reprise amorcée :

Fréquentations de Septembre supérieures à celles de 2019 et 2020, à date.

*3^{eme} Confinement du 3 avril au 2 mai 2021

FRÉQUENTATION 2021

Une fréquentation en hausse de près 31% par rapport à 2020

LIGNES	Tri.1	Tri.2*	Tri.3	2021	En % de 2020	2020	En % de 2019	2019
TANGO	246 262	208 486	217 265	672 013	+36,3 %	492 997	+26,5 %	531 149
L3	91 127	79 610	78 404	249 141	+23,5 %	201 709	-46,5 %	465 931
L4	30 904	25 717	29 491	86 112	+12,5 %	76 514	-53,6 %	185 402
L5	80 414	72 570	74 438	227 422	+27,2 %	178 854	-37,7 %	365 178
L6	103 566	80 768	66 920	251 254	+27,9 %	196 476	-24,0 %	330 587
L7	38 773	29 266	25 670	93 709	+34,0 %	69 931	-33,8 %	141 652
L8	59 044	44 122	43 691	146 857	+37,2 %	107 046	/	/
DA	8 996	16 269	12 490	37 755	+39,6 %	27 038	-25,1 %	50 399
S1	2 443	1 904	983	5 330	+179,01 %	1 910	-15,5 %	4 613
TO TAL	661 529	558 712	549 352	1 769 593	+30,8 %	1 352 475	-14,7 %	2 074 911

3^{ème} Tri. 2021

- 9 360 montées/Tri 2
- 1,7%/Tri 2

↳ Vacances scolaires au 3^{ème} trimestre

← Ouverture de la ligne 8 : 15 décembre 2019

2021/2020

- + 417 118 montées/2020
- + 30,8%/2020

*Ajustement des montées après analyse avec INEO

2021/2019

- 305 318 montées/2019
- 14,7%/2019



FRÉQUENTATION

Ligne  Le 3^{ème} Trimestre 2021, en comparaison de 2019 et 2020

⇒ Montées totales bus par ligne



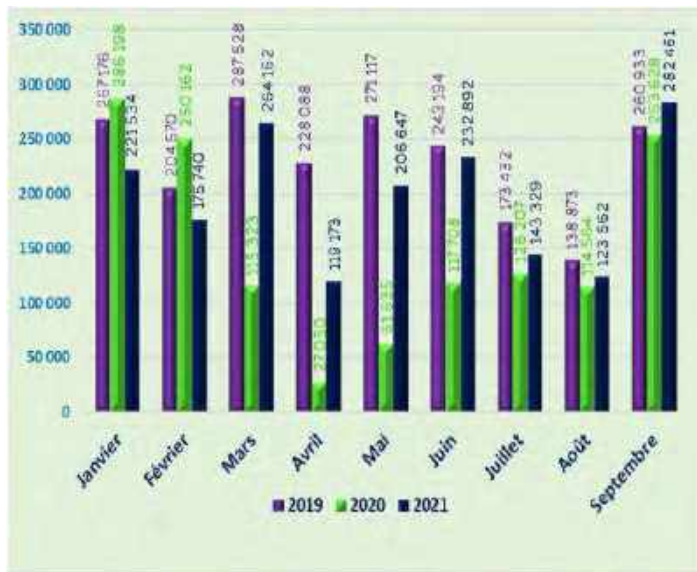
⇒ En % de montées



FRÉQUENTATION

Ligne  L'année 2021, en comparaison de 2019 et 2020

⇒ Montées bus totales



⇒ En différence des montées



⇒ En % de 2019 et 2020



 Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages

FRÉQUENTATION

Ligne  L'année 2021, en comparaison de 2019 et 2020

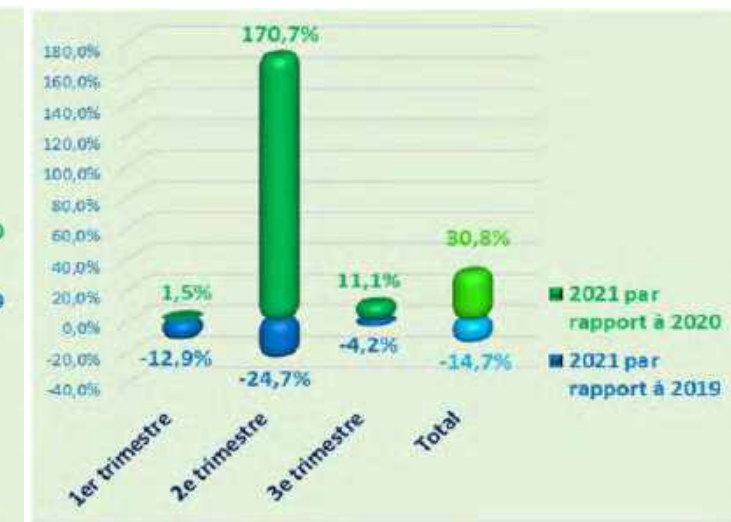
⇒ Montées bus totales



⇒ En différence des montées



⇒ En % de 2020



☞ Ajustement des fréquentations depuis mai 2021 suite au problème de comptage dans Navinéo

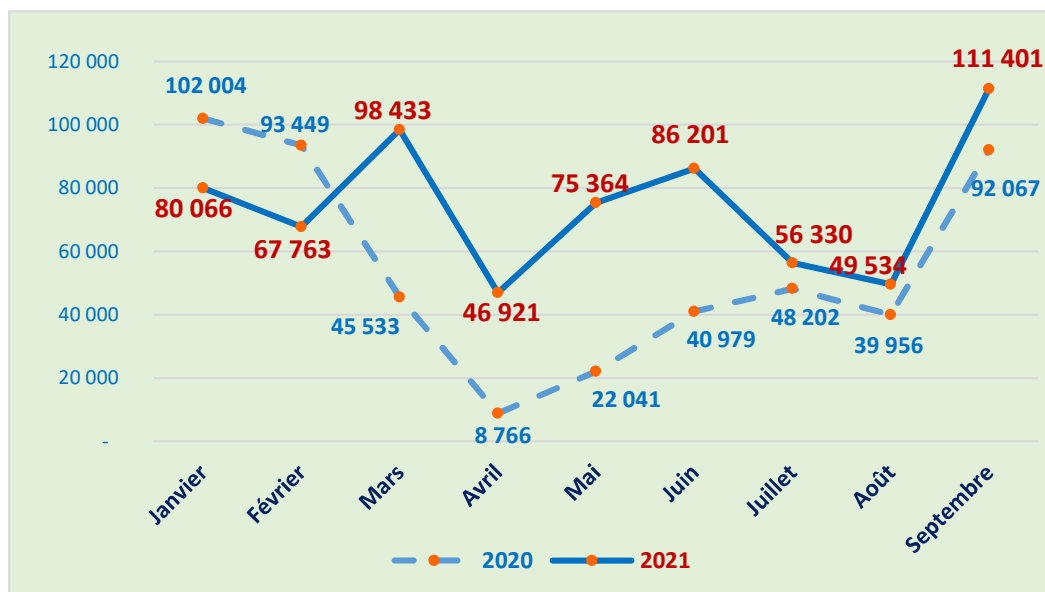
☞ Fréquentations relevées dans l'extraction des cellules de comptage

FRÉQUENTATION

Ligne

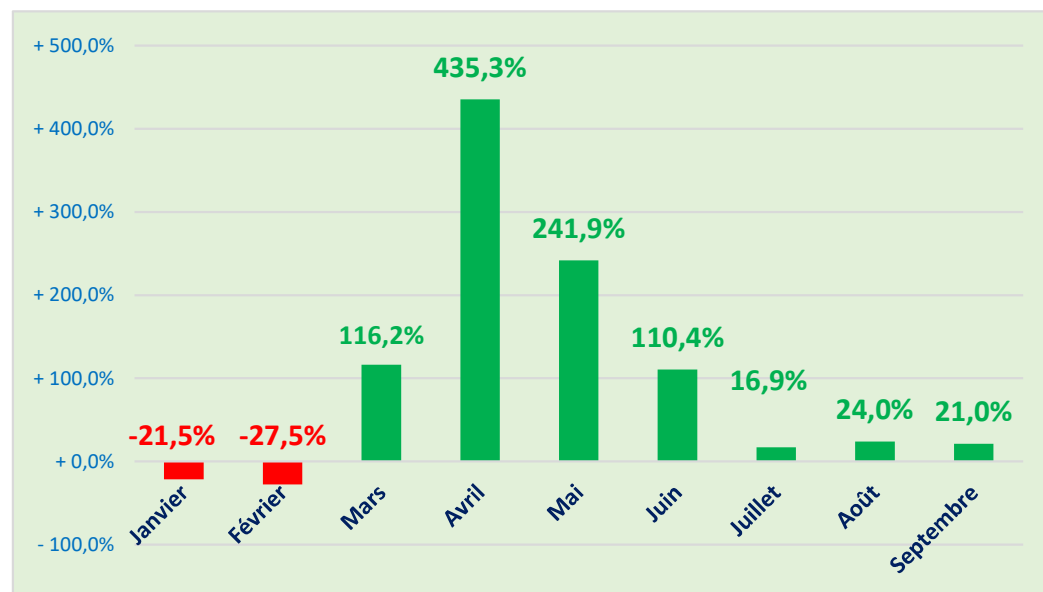


En hausse importante avec la reprise des écoles, avec une fréquentation record en 2021



⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : +20,6% 3^{ème} Tri.2020

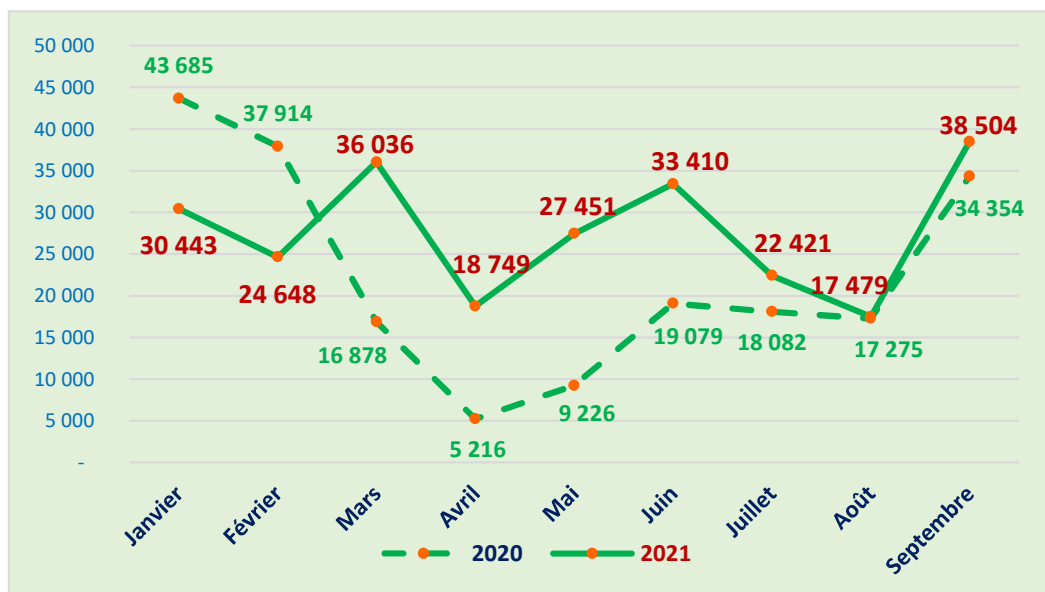


Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages



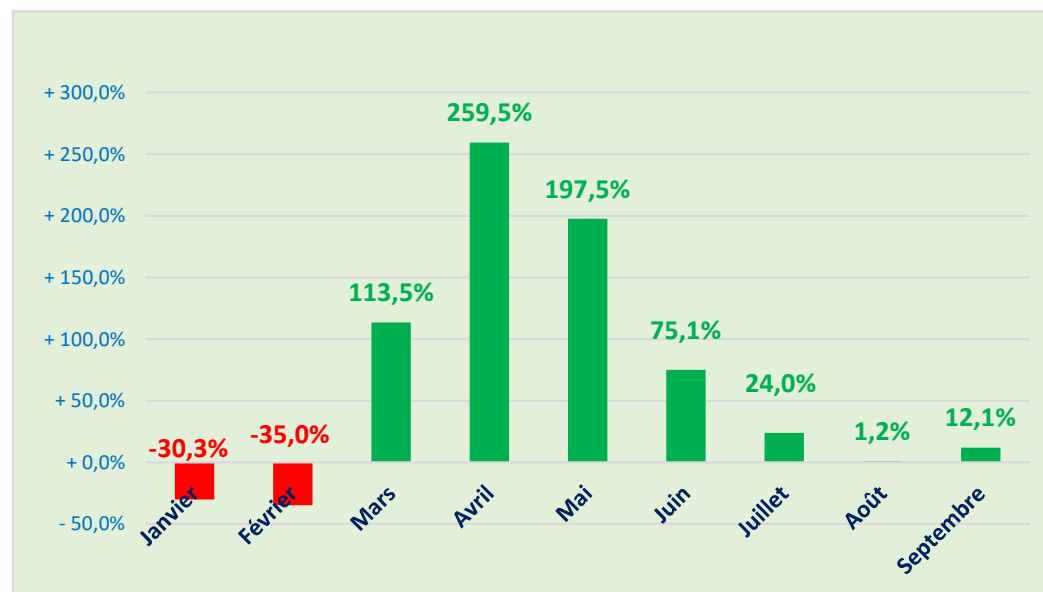
FRÉQUENTATION

Ligne **3** Fréquentation la plus élevée depuis le début de l'année



⇒ En % de 2020

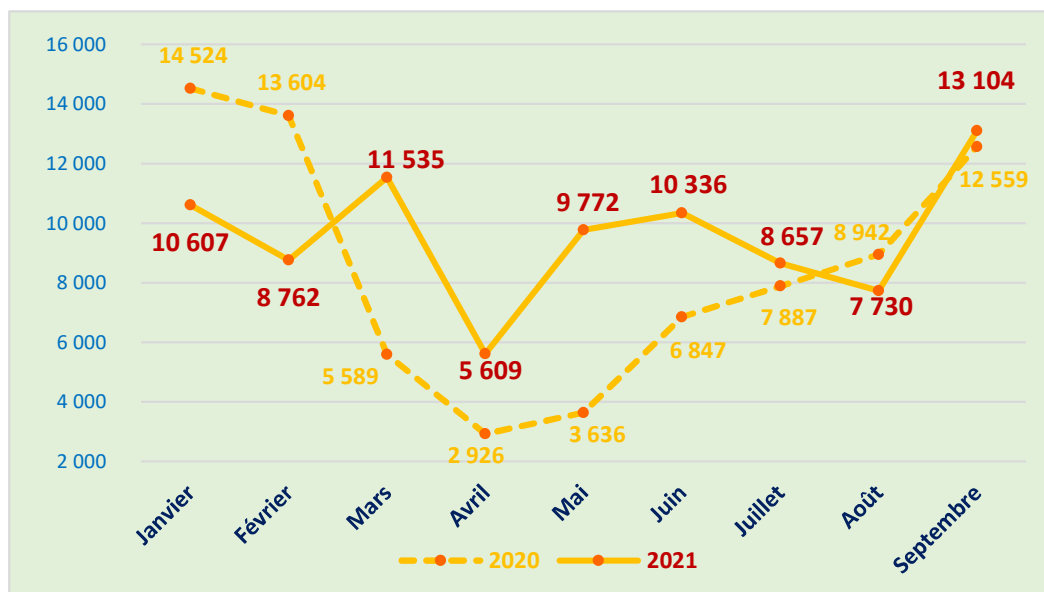
3^{ème} Tri.2021 : +12,5% 3^{ème} Tri.2020



 Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages

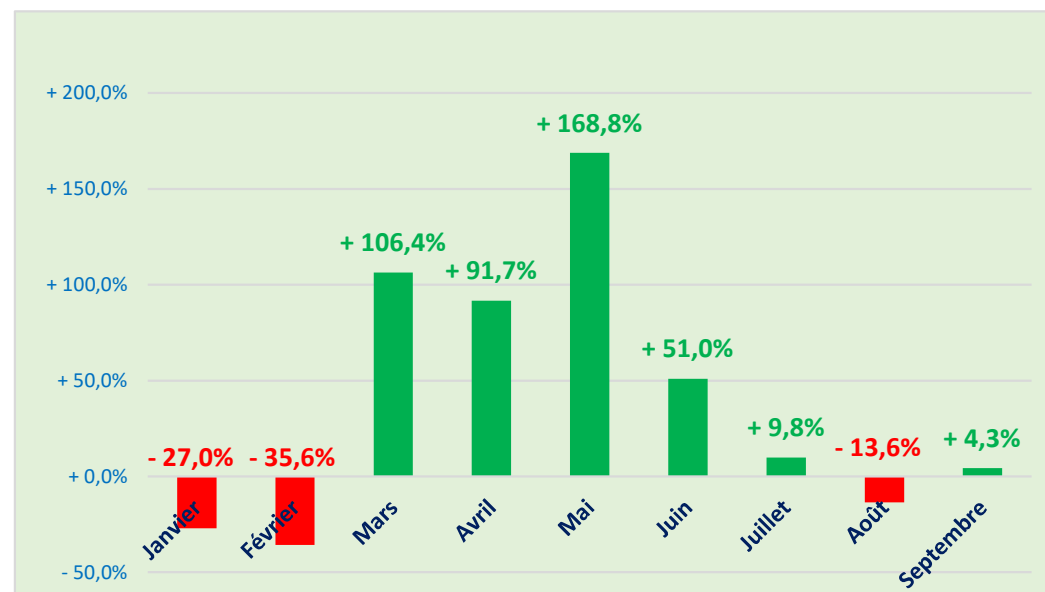
FRÉQUENTATION

Ligne **4** Fréquentation équivalente à celle de 2020 en Septembre 2021.



⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : +0,4% 3^{ème} Tri.2020

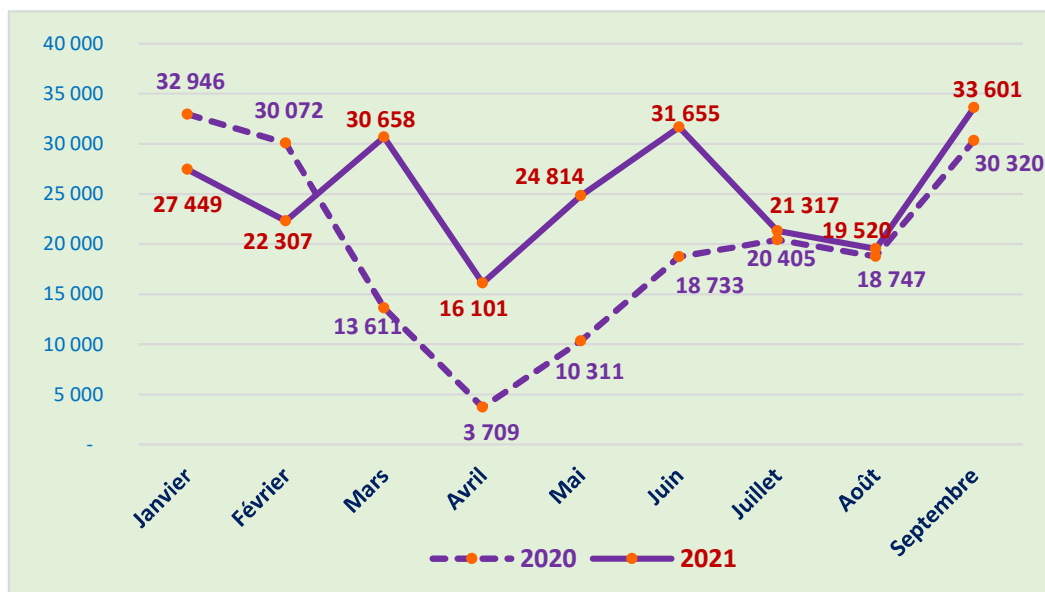


Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages



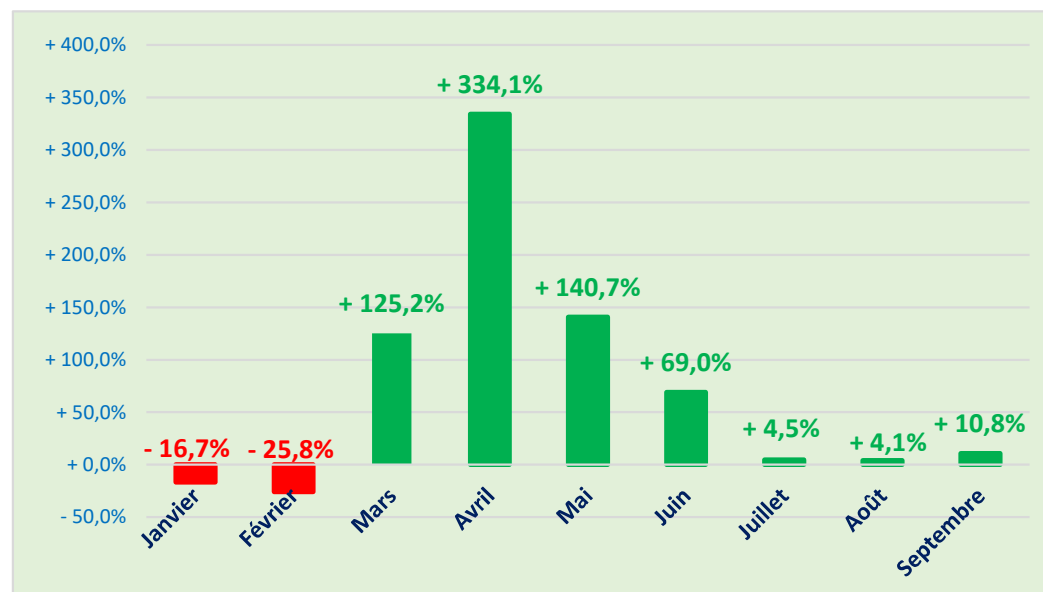
FRÉQUENTATION

Ligne **5** Hausse importante en Septembre avec une fréquentation record en 2021



⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : +7,1% 3^{ème} Tri.2020



Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages

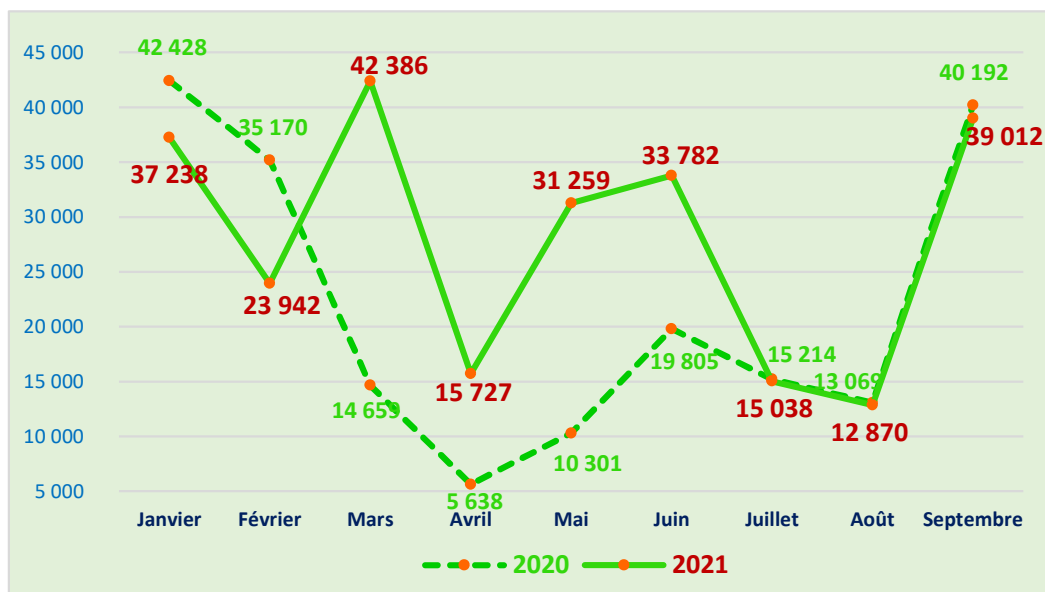


FRÉQUENTATION

Ligne

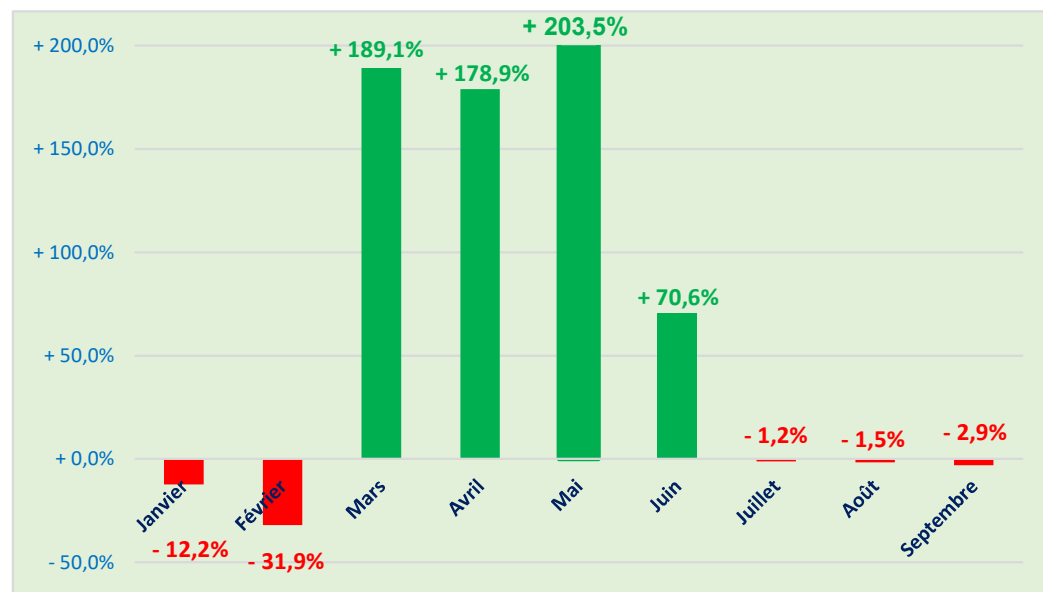


Reprise de la fréquentation normale



⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : -21,9% 3^{ème} Tri.2020

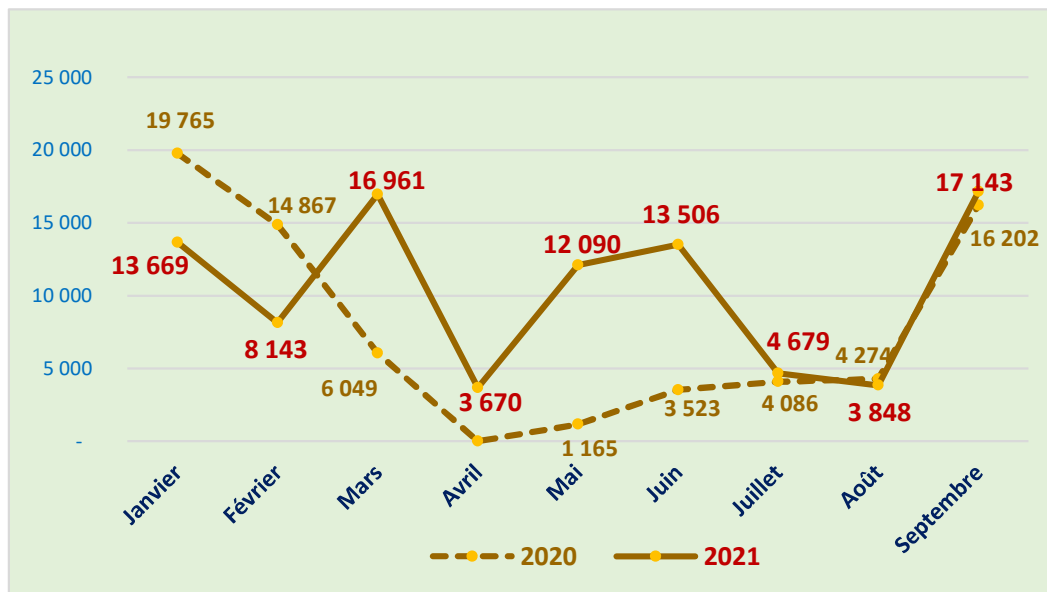


Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages



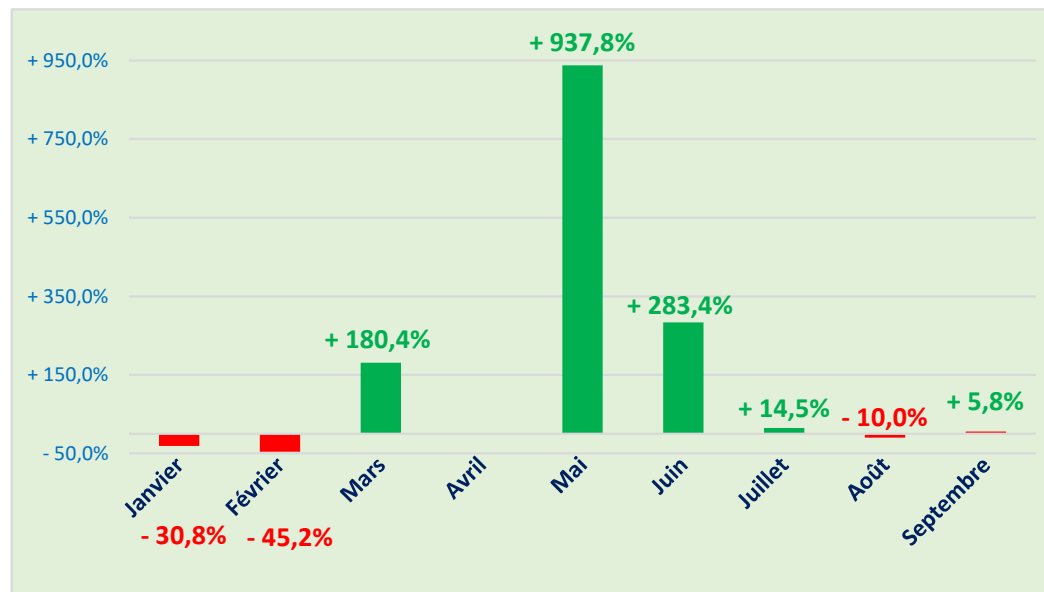
FRÉQUENTATION

Ligne **7** Reprise des montées avec le retour des scolaires.
Données en hausse par rapport à Septembre 2020



⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : +4,5% 3^{ème} Tri.2020



 Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages

 2020 : arrêt de la ligne 7 durant le confinement de mars à mi-mai



FRÉQUENTATION

Ligne

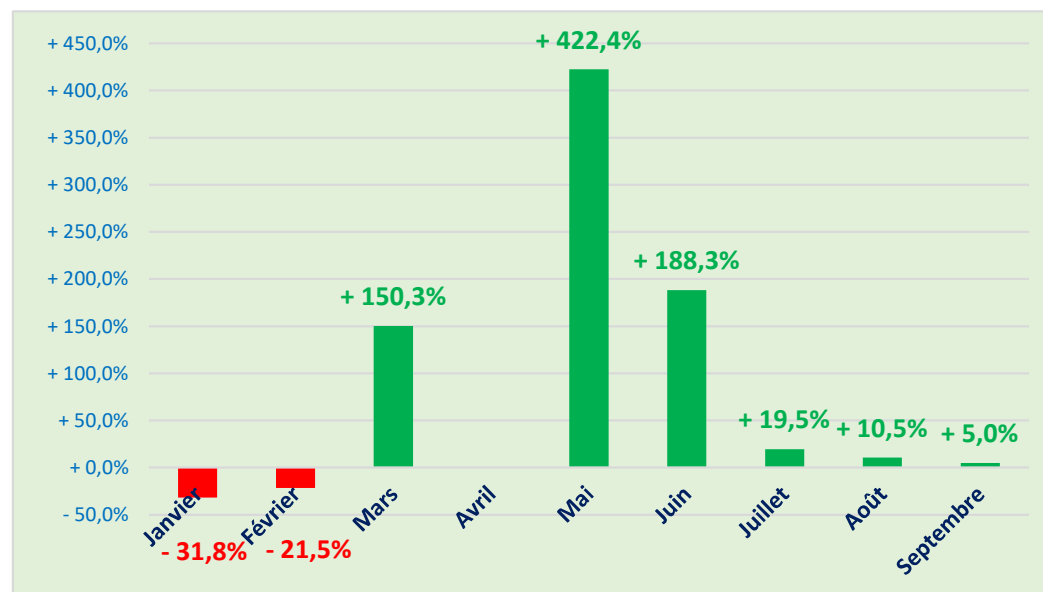
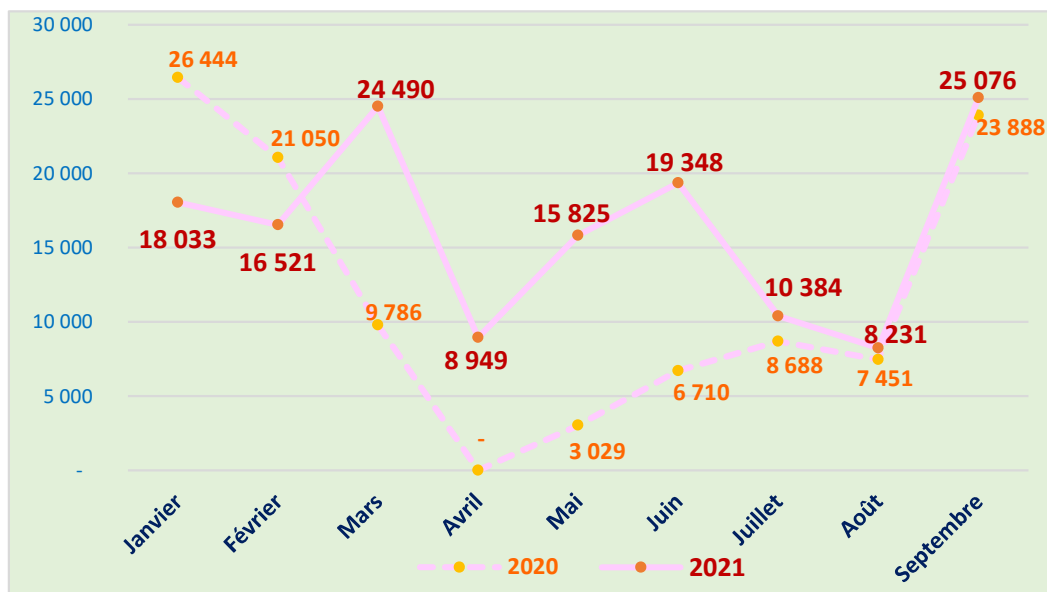


Evolution des montées semblables à 2020

Données proches de la valeur la plus haute en Janvier 2021

⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : +9,2% 3^{ème} Tri.2020



Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages

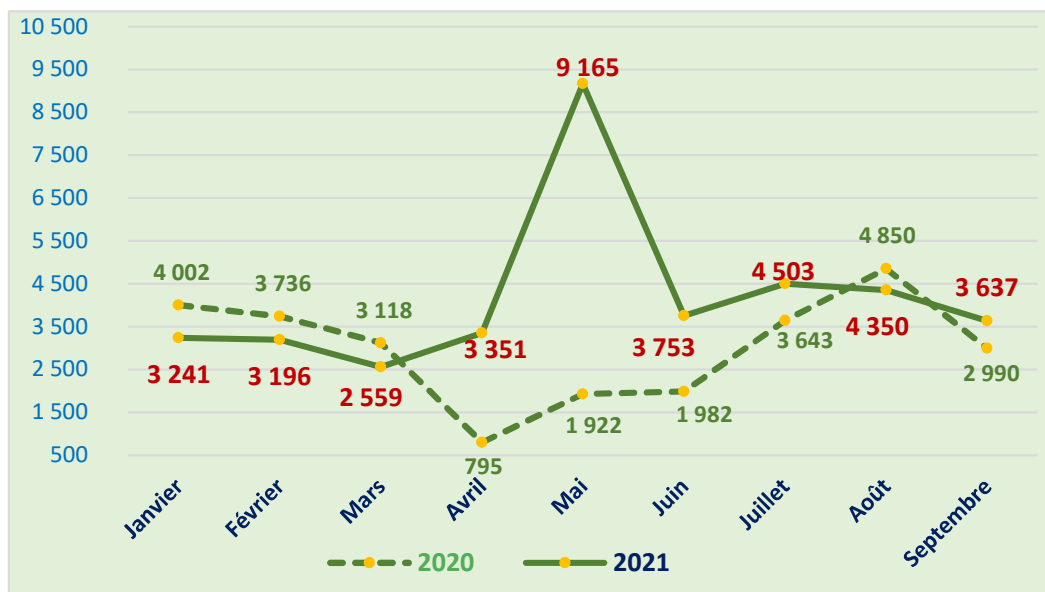


2020 : arrêt de la ligne 7 durant le confinement de mars à mi-mai



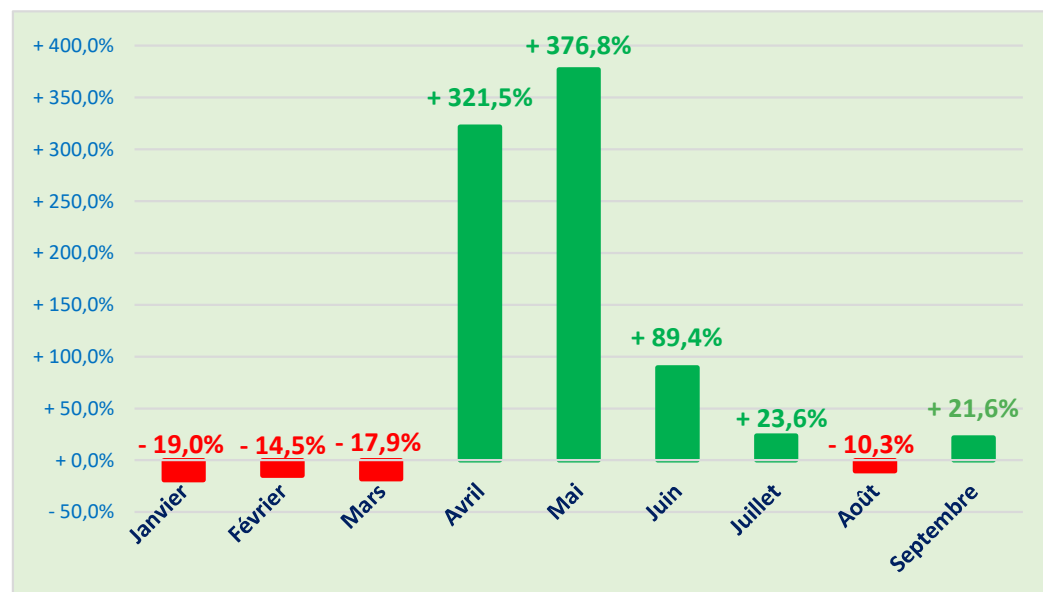
FRÉQUENTATION

Ligne **DA** En dehors de Mai, les données mensuelles sont stables sur la DA depuis le début de l'année.



⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : +8,8% 3^{ème} Tri.2020



Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages

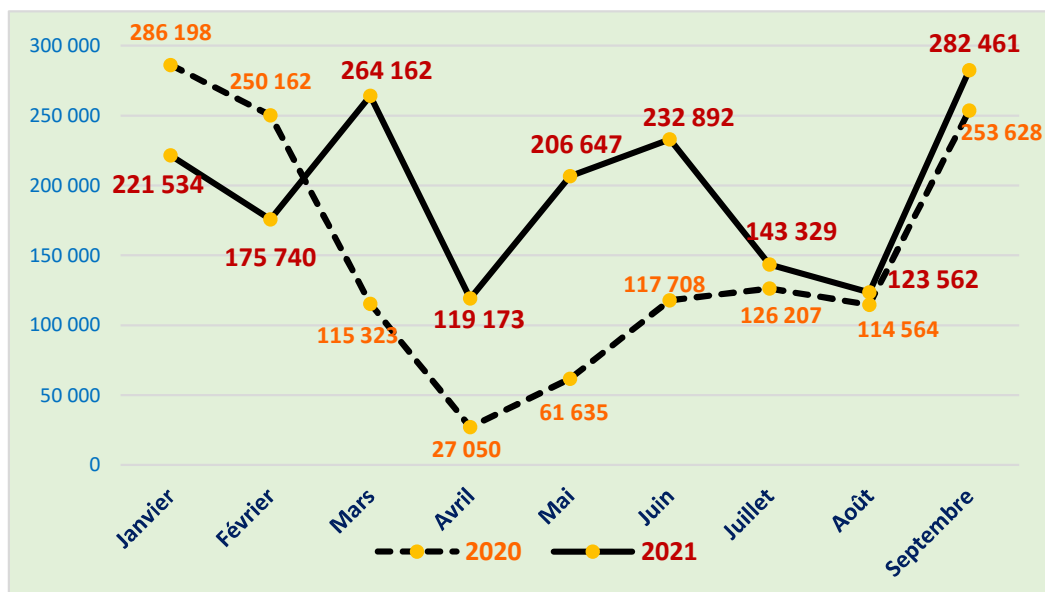


FRÉQUENTATION MENSUELLE Réseau(Hors TAD)

Ligne

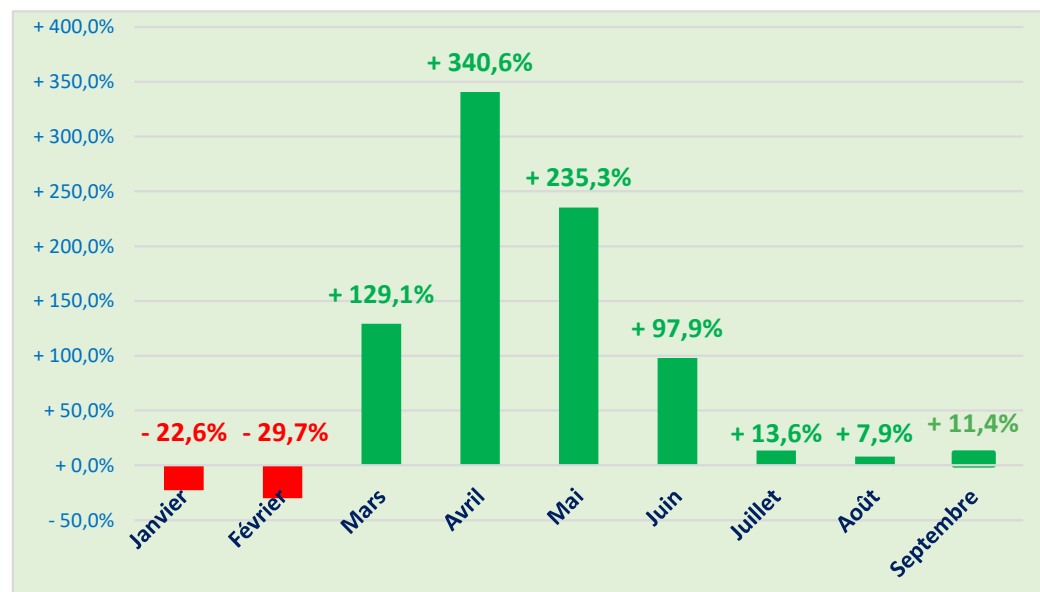


Fréquentation la plus importante de 2021 et supérieure à Septembre 2020



⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : +11,1% 3^{ème} Tri.2020



Ajustement des données depuis Mai, avec intégration des valeurs des cellules de comptages



FRÉQUENTATION Transport à la Demande

Ligne



Une baisse de plus de 10 % par rapport à 2020

SERVICES	JANV.	FEV.	MARS	AVR.	MAI	JUIN	JUIL.	AOÛT	SEPT.	TOTAL
PROXI'TAC	881	556	801	344	558	661	332	320	558	5 011
HANDI'TAC	1 085	1 030	1 247	1 029	1 105	1 135	989	691	1 105	9 416
TOTAL	1 966	1 586	2 048	1 373	1 663	1 796	1 321	1 011	1 663	14 427

LIGNES	Tri. 1	Tri. 2	Tri. 3	2021	En % de 2020	2020
PROXI'TAC	2 238	1 563	1 210	5 011	- 26,1 %	6 893
HANDI'TAC	3 362	3 269	2 785	9 416	+ 3,1 %	9 249
TOTAL	5 600	4 832	3 995	14 427	- 10,6 %*	16 142

**3^{ème} Tri.
2021**

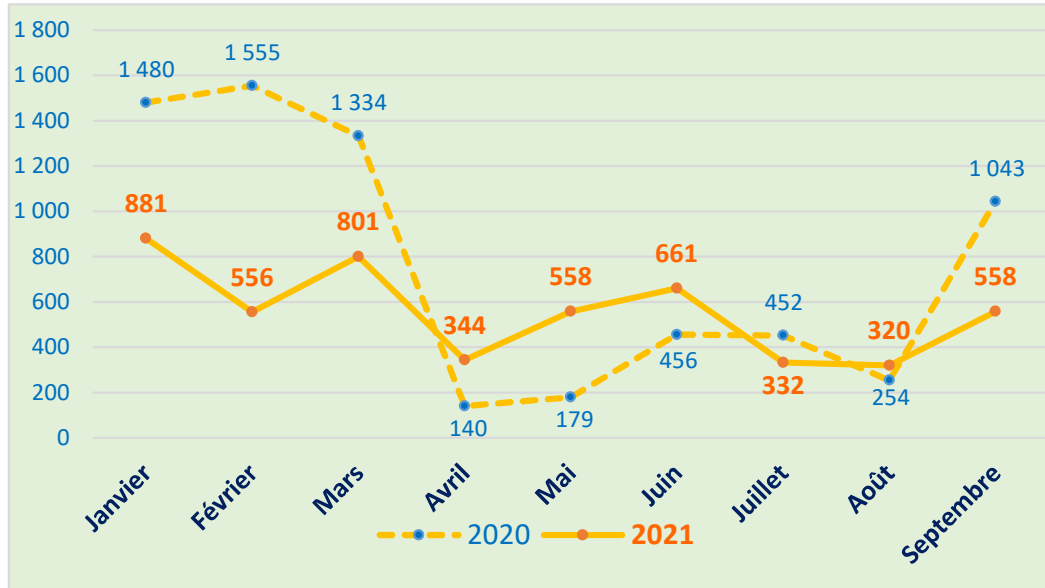
- - 572 montées/3^{ème} Tri. 2020
- - 12,5%/3^{ème} Tri. 2020



FRÉQUENTATION Transport à la Demande

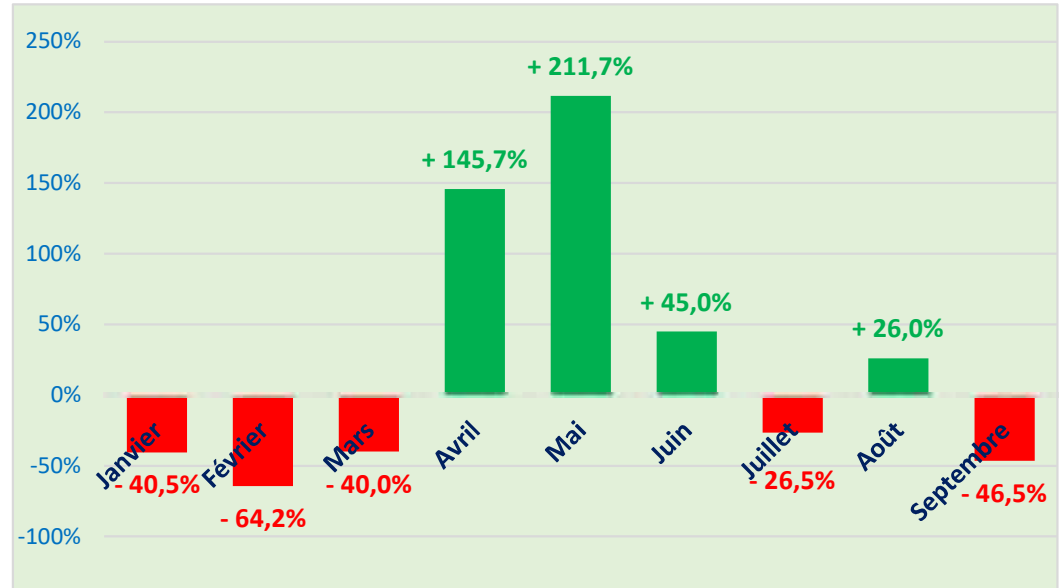


Légère reprise en Septembre mais en fort retrait par rapport à 2020 (- 46,5%)



⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : -30,8% 3^{ème} Tri.2020



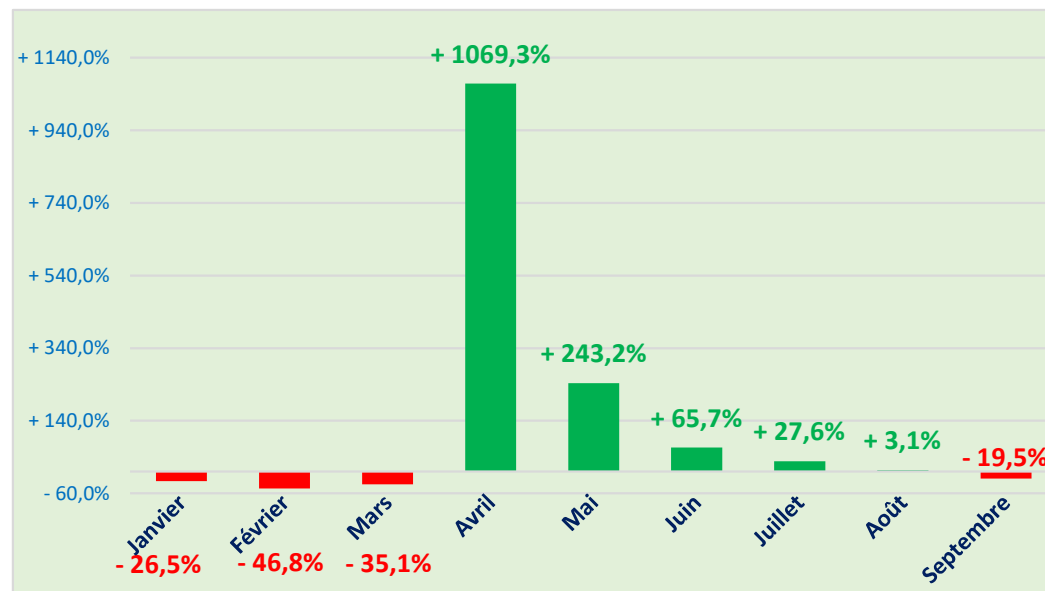
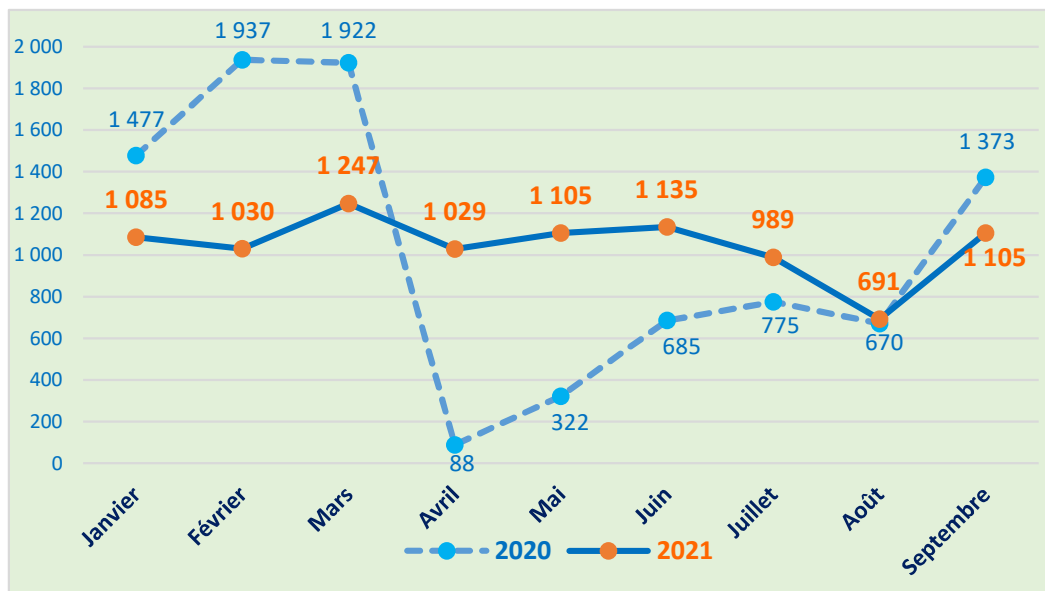
FRÉQUENTATION Transport à la Demande



Reprise des réservations après la période estivale mais toujours en deçà de près de 20% par rapport au mois de Septembre 2020

⇒ En % de 2020

3^{ème} Tri.2021 : -1,2% 3^{ème} Tri.2020



LE SERVICE Transport à la Demande

Ligne



Ponctualité, Taux de refus et Taux de groupage

Nette amélioration du service suite à nouvelle organisation

I.P 13 – Réalisation du service TAD et TPMR

PONCTUALITÉ 2021			
TAD	1er Trimestre	2 ^{ème} Trimestre	3 ^{ème} Trimestre
HANDI	95,27%	95,32%	96,52%
PROXI	94,77%	94,63%	95,54%
TOTAL	95,07%	95,10%	96,22%

Taux de groupage

GROUPAGE 2021			
TAD	1er Trimestre	2 ^{ème} Trimestre	3 ^{ème} Trimestre
HANDI	1,01	1,06	1,06
PROXI	1,29	1,32	1,26
TOTAL	1,16	1,14	1,12

I.P 17/18 – Taux de refus Proxi et TPMR

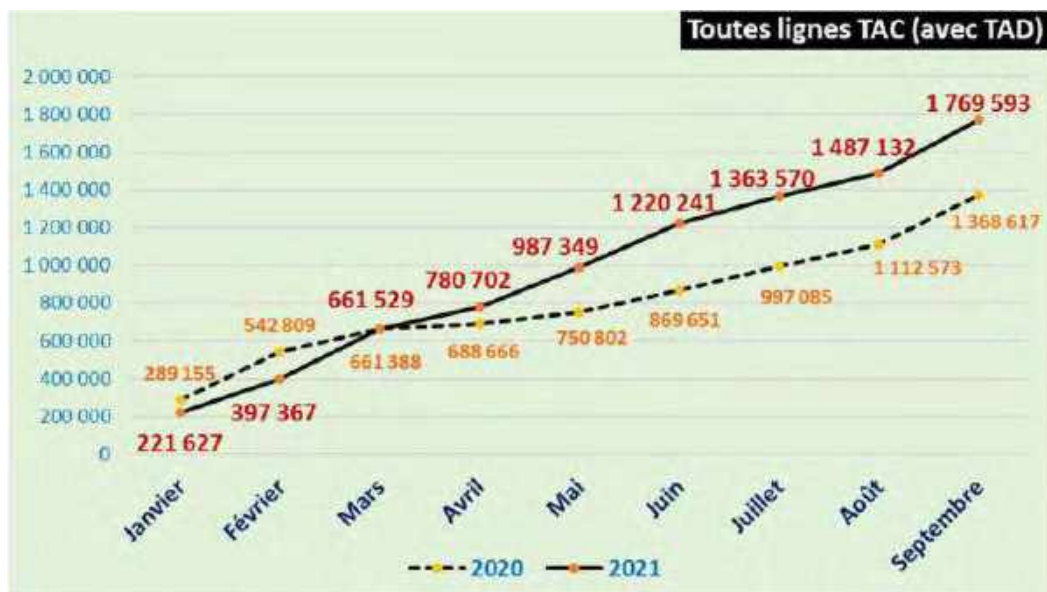
↪ Taux de refus du service dans les objectifs

⇒ Poursuite d'une action corrective à la Centrale de réservation, depuis Juillet 2021

SERVICES	TRI 1	TRI 2	JUIL.	AOÛT	SEPT.	TRI 3
PROXI'TAC	1,39%	2,81%	1,27%	1,61%	1,48%	1,44%
HANDI'TAC	0,62%	0,40%	0,27%	0,17%	0,21%	0,22%
TOTAL	0,92%	1,22%	0,57%	0,51%	0,67%	0,59%

FRÉQUENTATION MENSUELLE Réseau(Avec TAD)

Ligne  Une comparaison peu représentative en raison de la crise sanitaire au 2^{ème} trimestre 2020




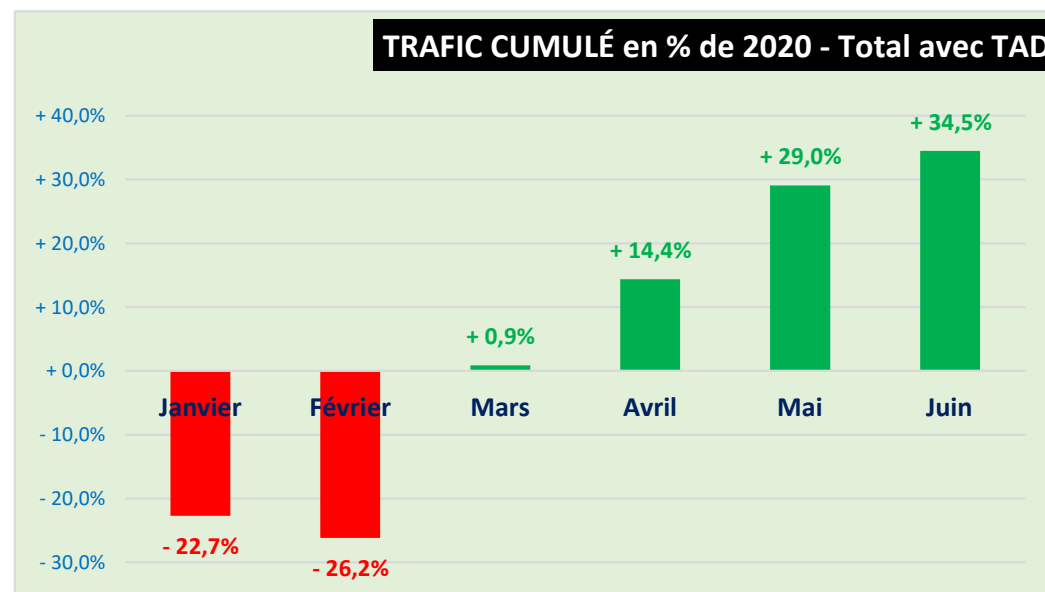
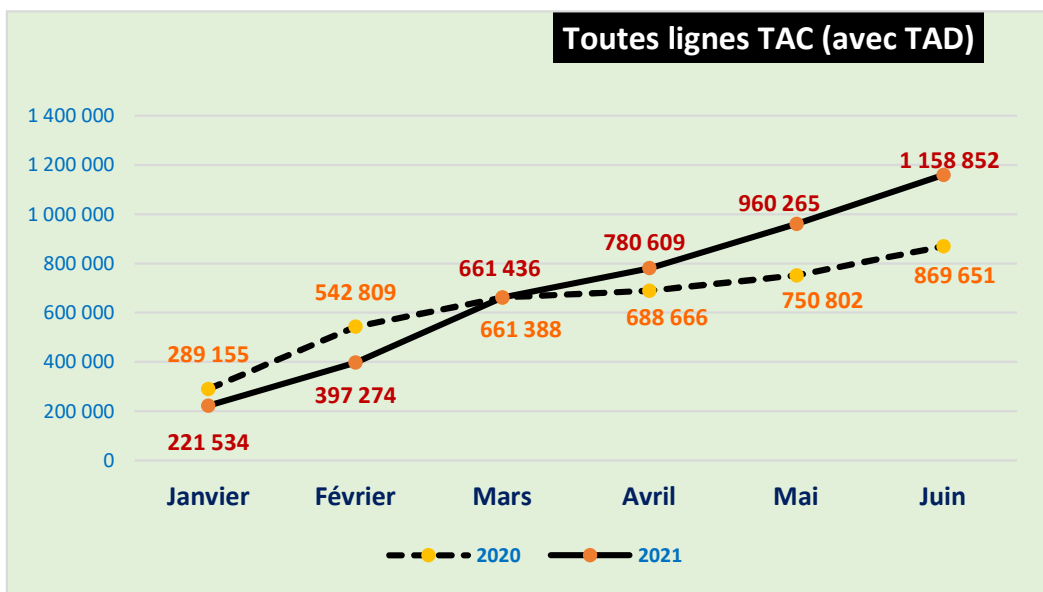
3^{ème} Tri.2021 : +30,4% 3^{ème} Tri.2020



Incohérence de comptage sur les lignes 3 et 4, en mai et juin 2021 (analyse en cours)

FRÉQUENTATION CUMULÉE Réseau (Avec TAD)

Ligne  2021 : + 34,5% par rapport à 2020, en raison de la crise sanitaire depuis mi-mars 2020
 - 23% par rapport à 2019, avec reprise des montées difficile en 2021



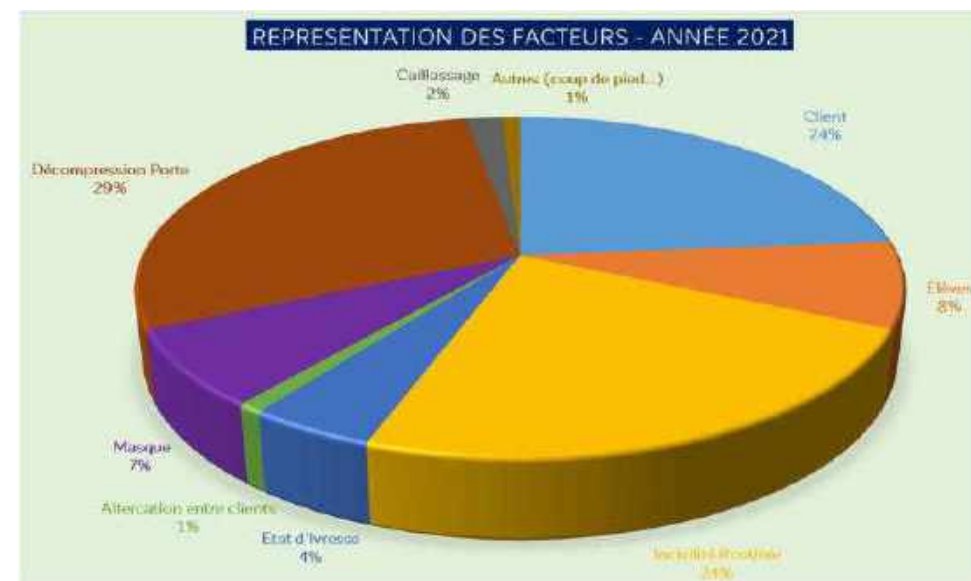
Incohérence de comptage sur les lignes 3 et 4, en mai et juin 2021 (analyse en cours)



INCIDENTS D'AMBIANCE

19 Incidents d'ambiance au 3^{ème} Trimestre 2021

- 46% d'incivilités (-14) par rapport au 2^{er} Trimestre 2021



↳ Baisse des décompressions de porte au 3^{ème} trimestre en raison des vacances d'été

↳ Incivilités routières toujours pénalisantes pour la régularité du réseau

⇒ Attente de réception des terminaux pour verbalisation par des agents TP2A assermentés Voirie

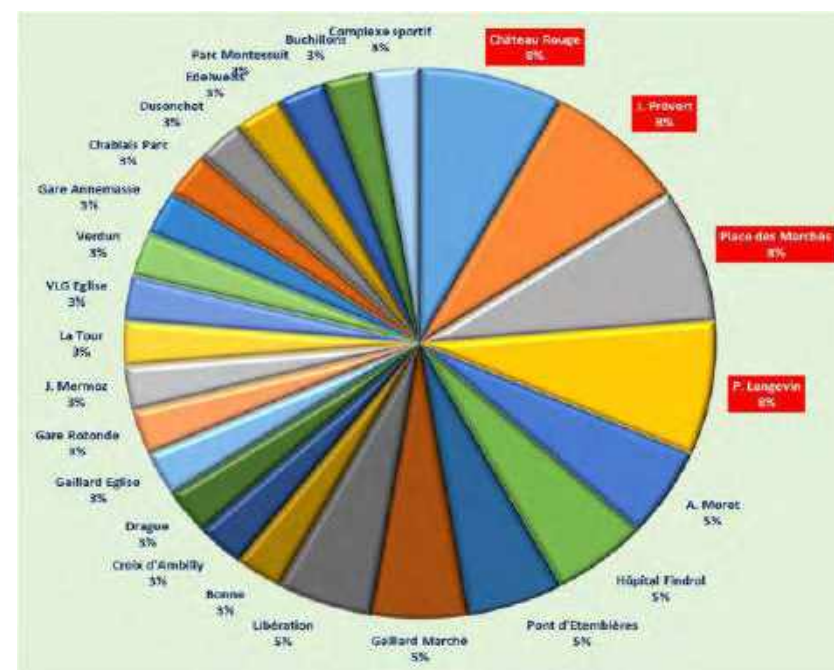
INCIDENTS D'AMBIANCE

19 Incidents d'ambiance au 3^{ème} Trimestre 2021

⇒ Gestion des scolaires toujours problématique

⇒ L5 : Terminus de l'hôpital de Findrol régulièrement occupé

Répartition par Ligne				
LIGNES	TRI1	TRI2	TRI3	2021
Tango	21	5	5	31
L3	11	12	1	24
L4	1	2	0	3
L5	7	5	1	13
L6	8	1	1	10
L7	1	3	0	4
L8	6	1	2	9
DA	0	0	2	2



⇒ 71% des incivilités concentrées sur 3 lignes scolaires

⇒ Maintien de 3 médiateurs « Trait d'Union » sur le réseau durant le 3^{ème} trimestre

⇒ 14% des incivilités concentrées sur des arrêts de lignes scolaires

⇒ Intervention en septembre dans les collèges dans le cadre de la campagne contre la fraude

LA FRAUDE

Opérations et Présence terrain

➔ Plus de contrôles en Septembre avec la rentrée scolaire

2021
38% de jours de
présence terrain

Contrôles FRAUDE	JAN.	FEV.	MARS	AVR.	MAI	JUIN	JUIL.	AOÛT	SEP.
Jours de contrôle	17	20	16	19	4	6	9	4	9
Opérations de contrôle	34	37	27	37	4	6	16	4	9
Voyageurs Contrôlés	4 613	3 537	1 461	1 810	846	1 133	2 129	100	1 466

Contrôles FRAUDE	TRI 1	TRI 2	TRI 3	2021
Jours de contrôle	53	29	22	104
Opérations de contrôle	98	47	26	171
Voyageurs contrôlés	9 611	3 789	3 695	17 095

LA FRAUDE

Taux de fraude

⇒ Légère baisse de la fraude au cours du 3^{ème} trimestre

Taux de Fraude	TRI 1*		TRI 2		JUIL.	AOÛT	SEPT.	TRI 3		% 2021	
P.V émis	418		233		89	14	104	207		858	
Voyageurs contrôlés	9 611	4,35%	3 789	6,15%	2 129	240	1 466	3 835	5,4%	17 235	4,98 %

Objectif 2021 : 2,0 % (engagement annuel)

Objectif 2021 : 1,00 % (engagement annuel)

Taux de Voyageurs contrôlés	TRI 1*		TRI 2		JUIL.	AOÛT	SEPT.	TRI 3		% 2021	
Voyageurs contrôlés	9 611		3 789		2 129	240	1 466	3 835		17 235	
Fréquentations	661 529	1,45%	497 416	0,76%	143 329	123 562	282 461	549 352	0,70%	1 769 500	0,97%

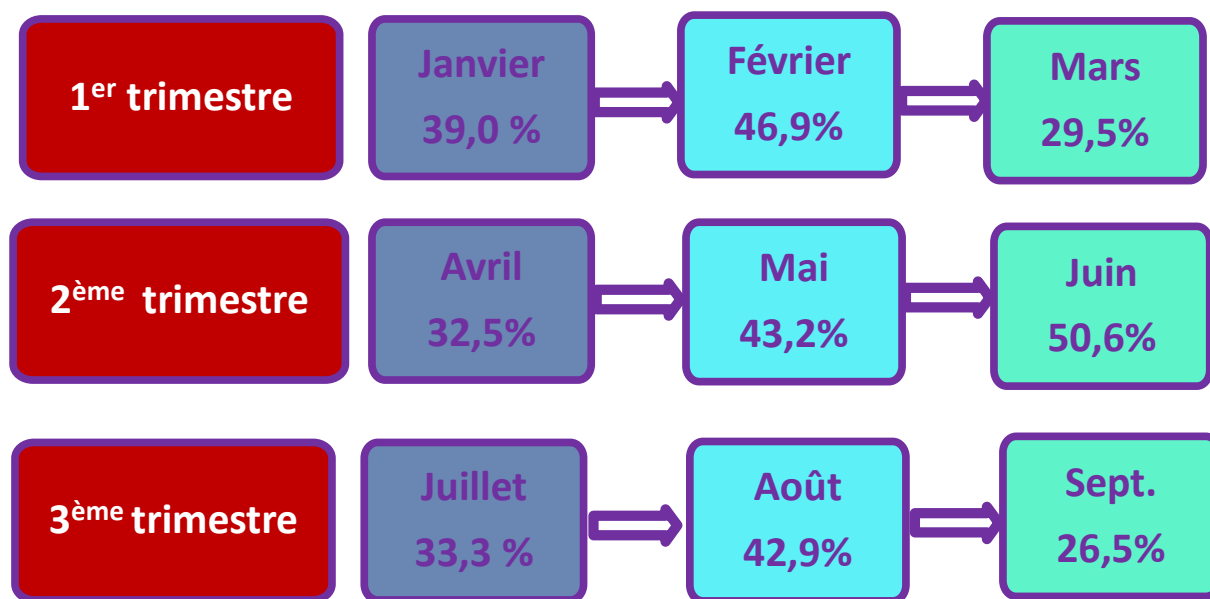
*Ajustement des données du 1^{er} trimestre en raison de la fluctuation des résultats des rapports B.O

LA FRAUDE

Recouvrement de la fraude*

☞ Recours à une agence de recouvrement des PV depuis plusieurs mois (mail, SMS, courrier, visite à domicile)

☞ Poursuite de retours positifs dans l'évolution continue des recouvrements des PV



*Mise à jour mensuelle en fonction du recouvrement

LES ACCIDENTS

⇒ 4 accidents responsables déclarés avec tiers, au 3^{ème} Trimestre 2021

⇒ I.P 15 à 0,066 en 2021



IP15_Objectif 0,30/10 000 km	Janvier	Février	Mars	TRI.1	Avril	Mai	Juin	TRI.2	Juillet	Août	Septembre	TRI.3	ANNEE
Km Véhicules	148 750	124 320	159 864	432 934	117 377	133 751	148 892	400 020	116 446	118 592	150 031	385 069	1 218 023
Information assurance	1	1	2	4	0	0	0	0	0	1	3	4	8
Réalisé	0,067	0,080	0,125	0,092	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,084	0,200	0,104	0,066

⇒ 21 accidents ou accrochages

- ↳ Responsable : 17
- ↳ Non Responsable : 3
- ↳ Délit de fuite : 1



⇒ 4 chutes sans gravité

- ↳ Responsable : 2
- ↳ Non Responsable : 2

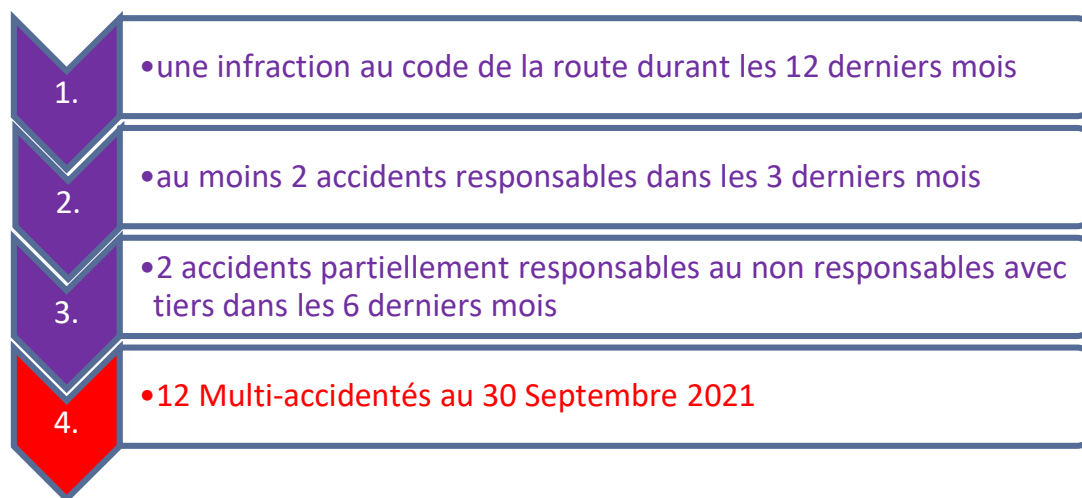
⇒ Réparations

- ↳ Montant arrière : 1
- ↳ Carter de moteur : 1
- ↳ Roue + jante : 1
- ↳ Rétro : 3
- ↳ Coin de parechoc : 3
- ↳ Baie latérale : 3
- ↳ Vitre de porte : 2



LES MULTI ACCIDENTÉS

Nouvelle procédure des multi-accidentés, selon les prérogatives de l'assureur



👉 Actions internes :



01

02

03

04

05

MAINTENANCE

- Dégradation de véhicules
- Suivi des véhicules
- Billettique



ACTUALITÉS / FAITS MARQUANTS

JUILLET

- 2 Articulés (501 et 504) en carrosserie pour une rénovation des panneaux latéraux
- Nombreuses interventions préventives et d'entretien

AOÛT

- Remplacement des injecteurs et des faisceaux de 3 véhicules
- 3 véhicules envoyés en carrosserie pour la rénovation des panneaux latéraux
- Nombreuses interventions préventives et d'entretien



VÉHICULES

Dégradations de véhicules

⇒ **26 Véhicules en maintenance au 3^{ème} trimestre**

Causes :

- ↳ Accident sans tiers : 15
- ↳ Accident responsable : 1
- ↳ Accident non responsable : 1
- ↳ Vandalisme : 1

Réparations :

- ↳ Eclairage/Signalisation : 39
- ↳ Coin de parechoc : 1
- ↳ Carter rétro : 2
- ↳ Vitrerie : 4
- ↳ Roue + jante : 1
- ↳ Caoutchouc de porte : 1
- ↳ Parebrise : 2
- ↳ Parechoc : 5
- ↳ Capot moteur : 1
- ↳ Rétro + fixation : 1
- ↳ Moteur de porte : 1
- ↳ Pare soleil conducteur : 1

Coûts : 12 165,52 €

Suivi des véhicules

Contrôles Techniques

VALIDÉS	24
CONTRE-VISITES	4
REFUSÉS	0
TOTAL	28

Maintenance préventive

↳ **Taux de réalisation : 100 %**

Taux de panne (pour 10 000 km)

PANNES	11
KM PARCOURUS	333 506
TAUX DE PANNE	0,33

BILLETTIQUE

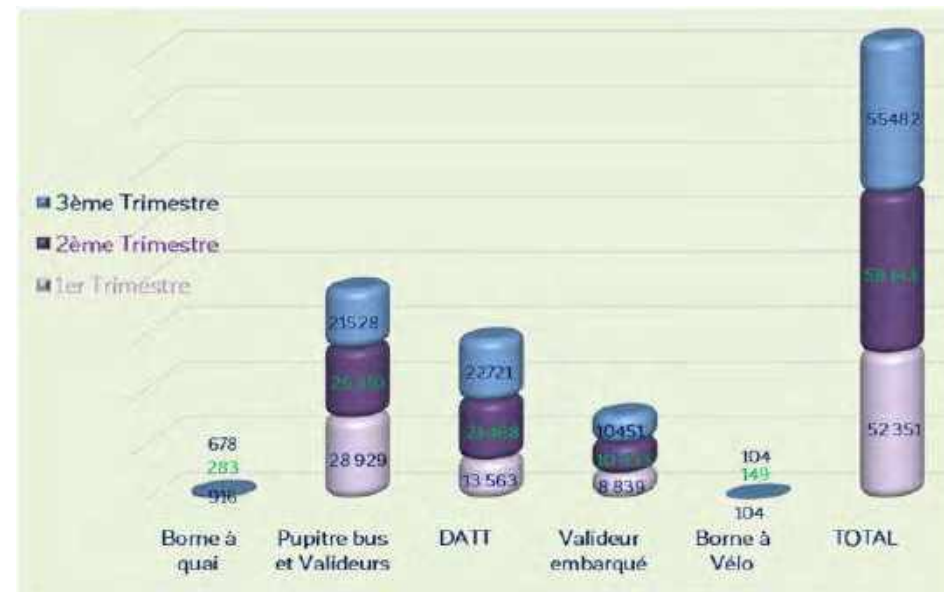
Alarmes sur les équipements billettique au 2ème Trimestre

45 DI en cours
chez Conduent

⇒ Alarmes totales



⇒ Alarmes par trimestre 2021



⇒ Disponibilité des DATT : 98,4 %

↪ ALTEA : Vandalisme, porte forcée (en attente de réparation)

↪ 30 jours d'indisponibilité au 3ème trimestre

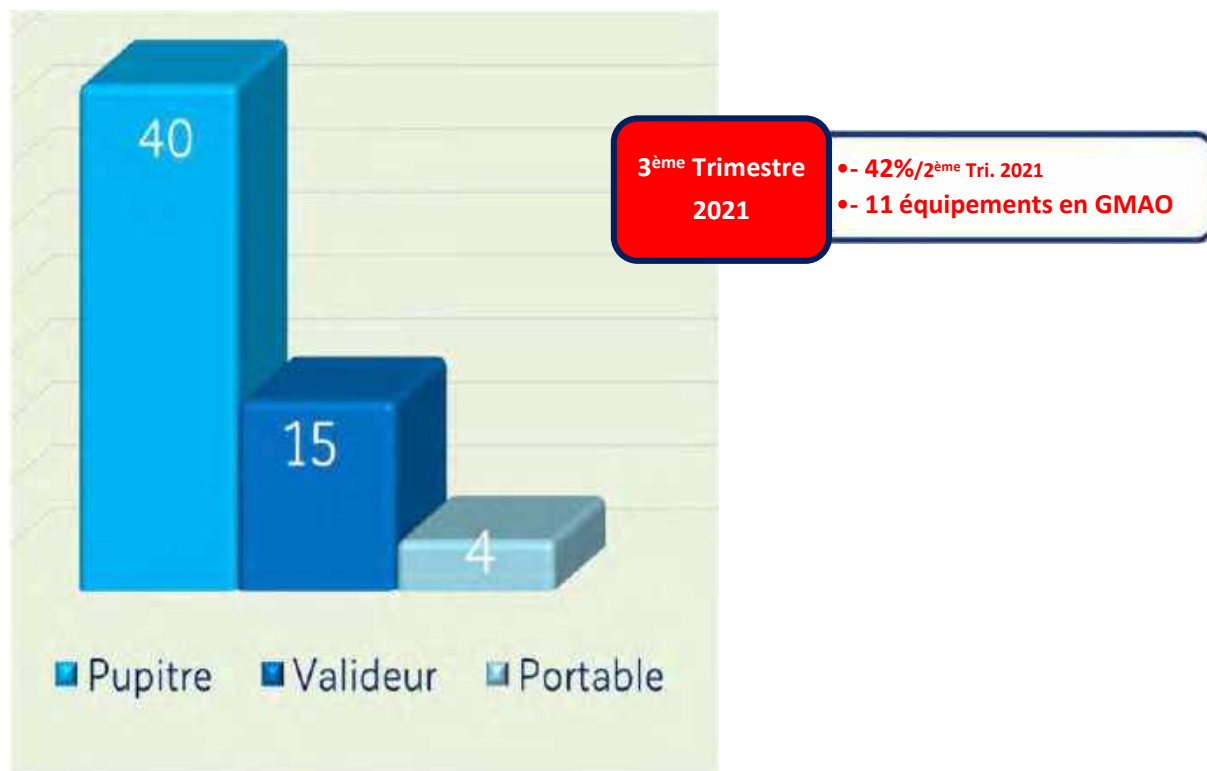
↪ Montessuit 2 : Imprimante codeuse défectueuse, changée sur place

↪ 6 jours d'indisponibilité au 3ème trimestre



BILLETTIQUE en GMAO

63 équipements billettiques embarqués envoyés en GMAO, en 2021



MOTIFS PRINCIPAUX DE RETOUR	PANNE	NOMBRE DE PANNES
Défaut détection carte TLB	Nappe antenne défectueuse	16
Ecran figé	Application bloquée	20
	Défaut clavier tactile	2
	Connectique défectueuse	3
Défaut impression	In prim ante défectueuse	2
	Antenne TLB non connectée	2
Défaut clavier tactile	Rechargement Application	3
	Connectique défectueuse	1
Défaut affichage client	Panne non constatée	2
Défaut param étage	Carte interface défectueuse	1
Défaut liaison avec le pupitre ou les valideurs	Param étage non conforme	2
	Lecteur FEIG défectueux	1
	Non constatée	3

01

02

03

04

05

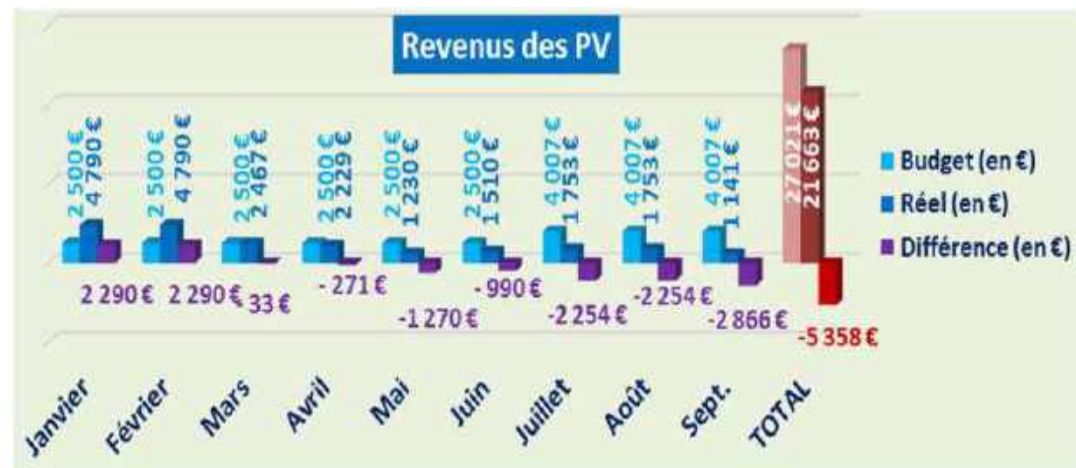
RECETTES ET RH

- Ventes de titres
- Le personnel



VENTE DE TITRES

Recettes, en comparaison du budget

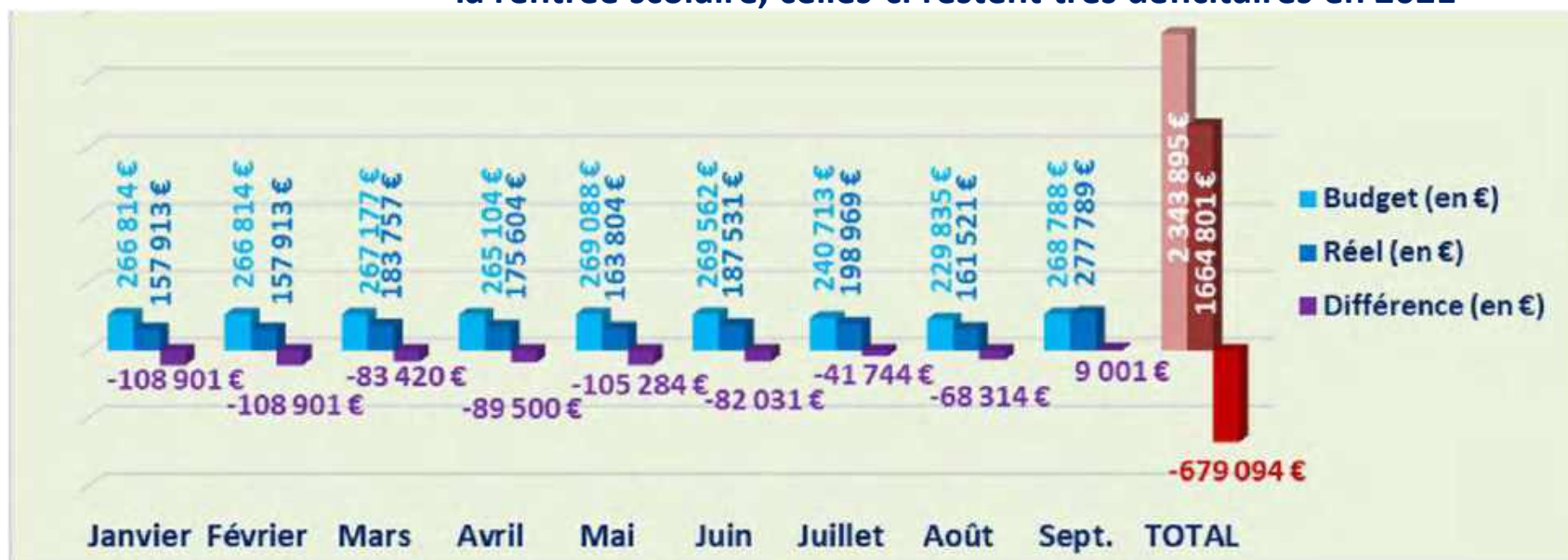


VENTE DE TITRES

Recettes, en comparaison du budget

⇒ Recettes Totales

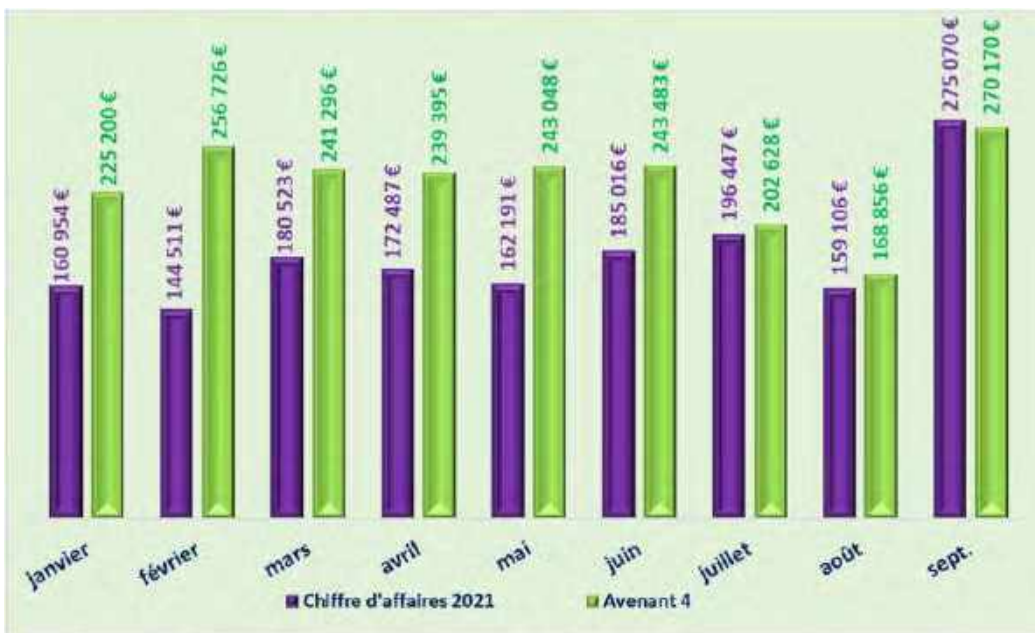
⇒ Malgré une hausse significative des recettes en Septembre, en raison de la rentrée scolaire, celles-ci restent très déficitaires en 2021



VENTE DE TITRES

Recettes : Chiffre d'affaires 2021 par rapport à l'avenant 4

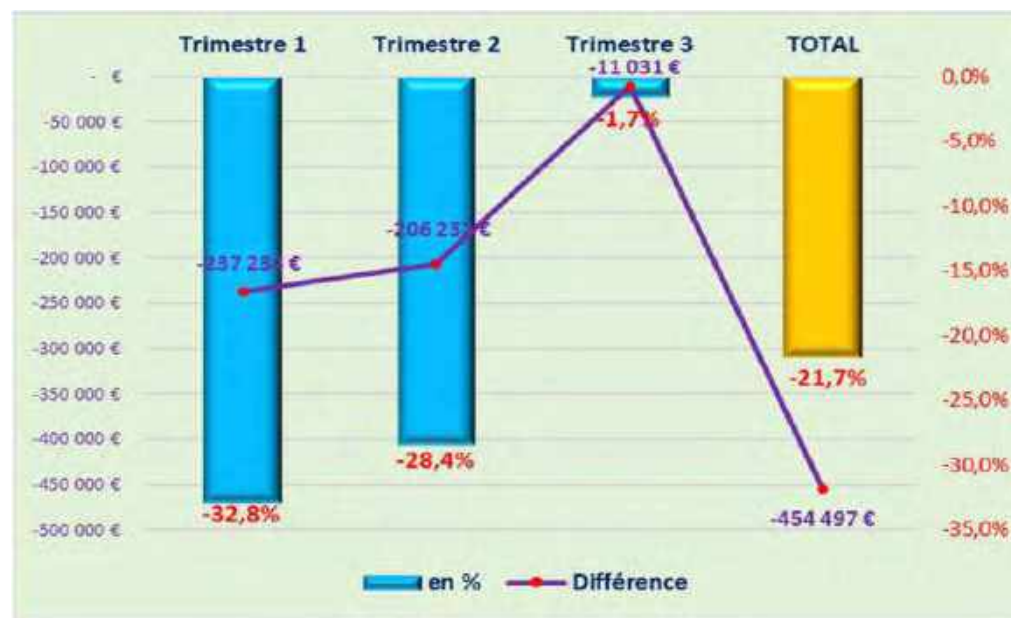
⇒ Comparaison Mensuelle



VENTE DE TITRES

Recettes : Chiffre d'affaires 2021 par rapport à l'avenant 4

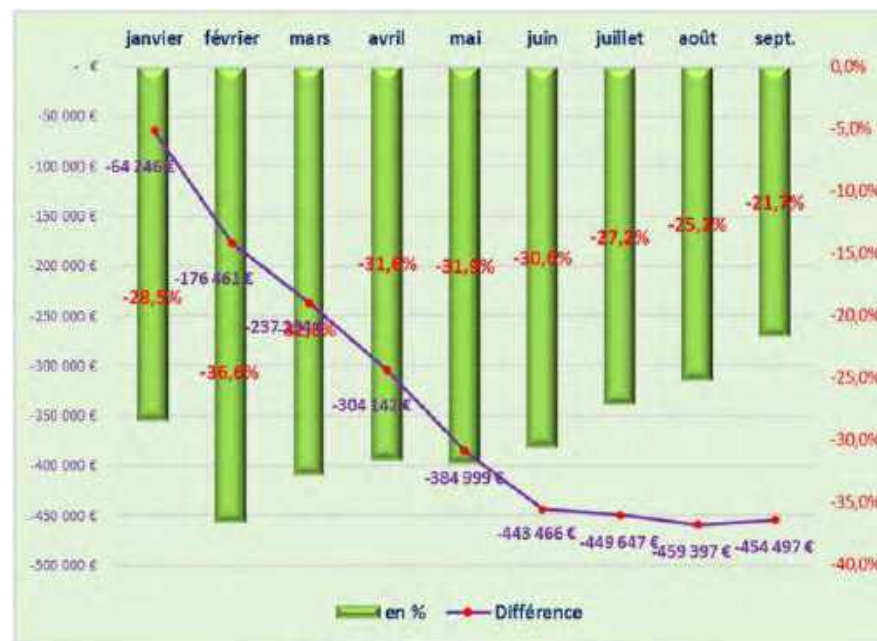
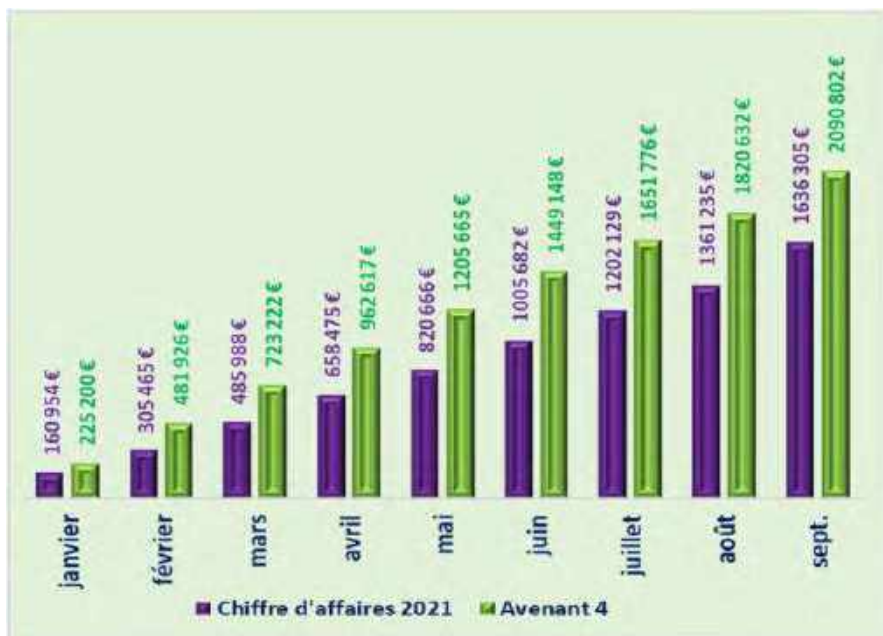
⇒ Comparaison Trimestrielle



VENTE DE TITRES

Recettes : Chiffre d'affaires 2021 par rapport à l'avenant 4

⇒ Comparaison Mensuelle Cumulée



VENTE DE TITRES

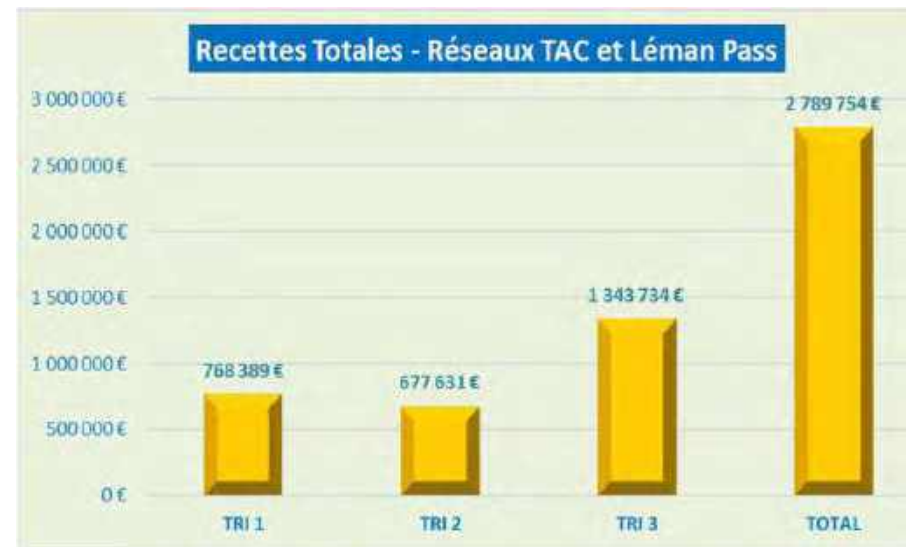
Tous types de produits vendus (avec location, parc vélo, PV)

(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ Evolution 2020 - 2021



⇒ Par trimestre



3^{ème} Trimestre
2021

- + 98 %/2^{ème} Tri 2021
- + 666 103 €/2^{ème} Tri 2021

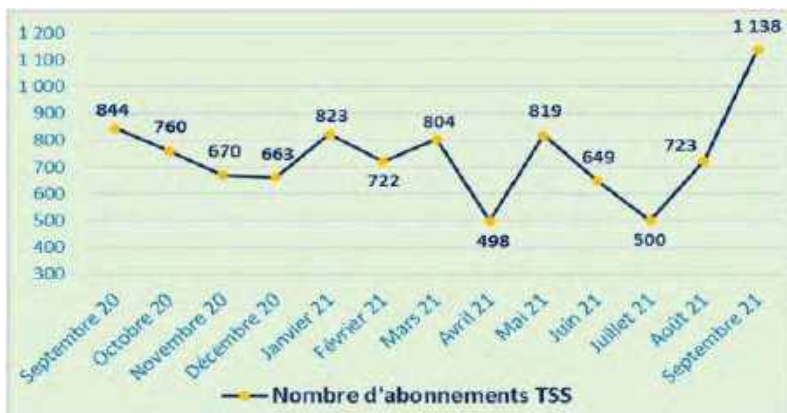


VENTE DE TITRES

La Tarification Solidaire et Sociale 2021

(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ Evolution 2020 - 2021



3^{ème} Trimestre 2021

- 40,4 % des abonnements
- + 20,1 % 2^{ème} Trim. 2021
- + 395 abonnements

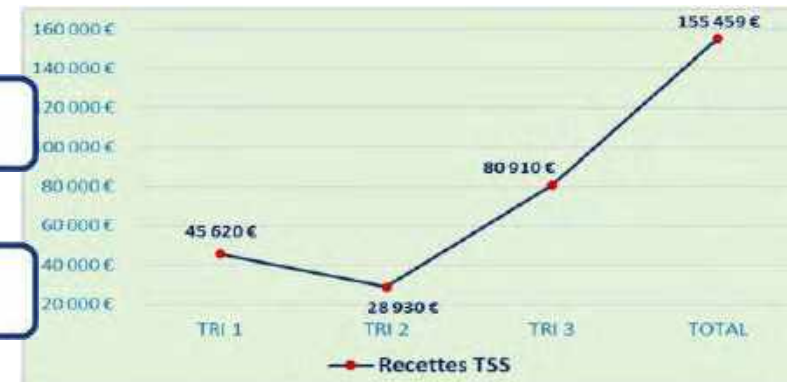
2021

- 45,6 % des abonnements

2020

- 36,8 % des abonnements

⇒ Par trimestre



VENTE DE TITRES

La Tarification Solidaire et Sociale 2021

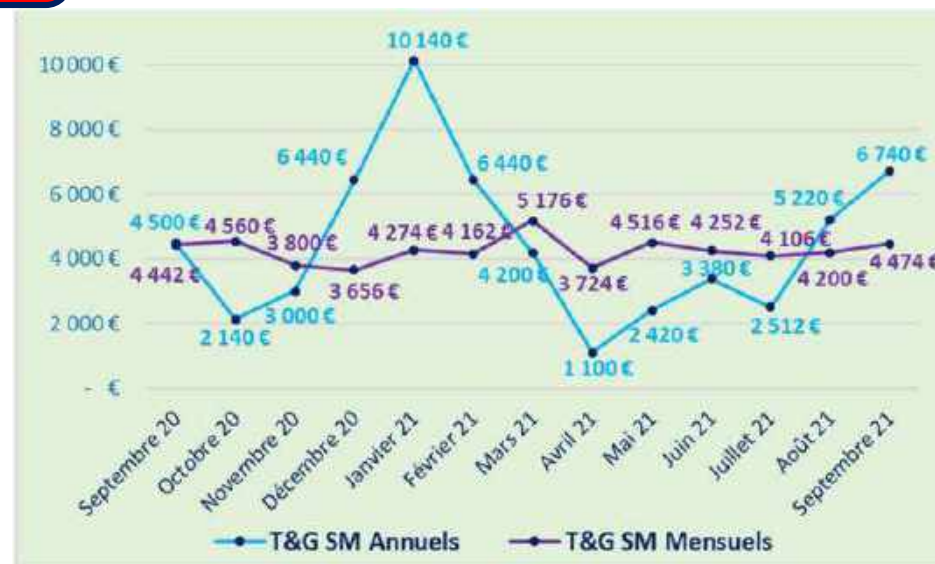
(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ En quantité vendue



3^{ème} Trimestre 2021

- 21,4 % des abonnements
- + 8,76 % 2^{ème} Trim. 2021
- + 39 abonnements



Tac&Go 2021 • 58,6 % des abonnements

Tac&Go 2020 • 51,0 % des abonnements

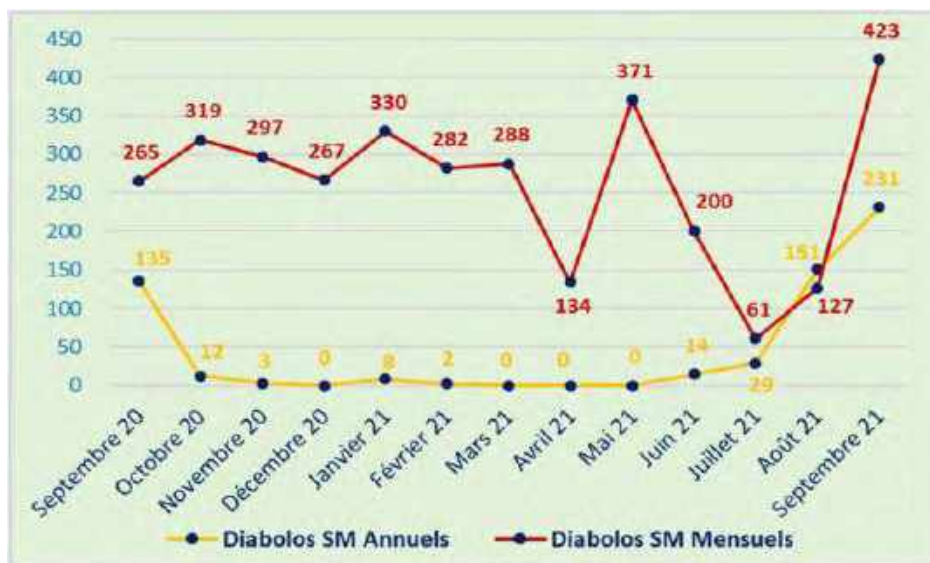


VENTE DE TITRES

La Tarification Solidaire et Sociale 2021

(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ En quantité vendue



Diabolo 2021 • 34,1 % des abonnements



3^{ème} Trimestre 2021
 • 18,3 % des abonnements
 • + 135 % 2^{ème} Trim. 2021
 • + 376 abonnements



Diabolo 2020 • 24,7 % des abonnements



Ressources Humaines

Le personnel

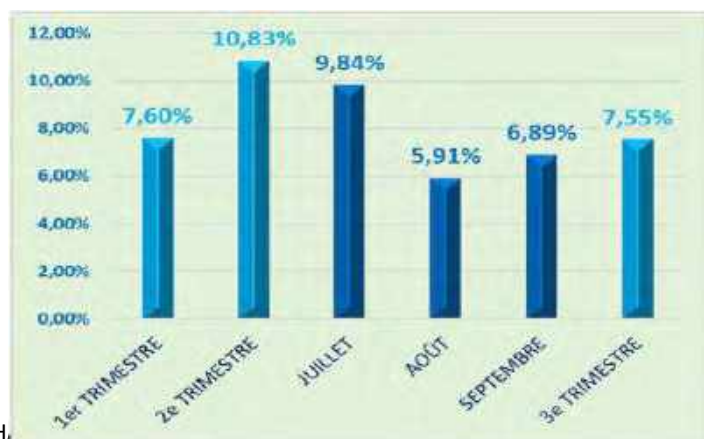
⇒ Les E.T.P

E.T.P*	TRI 1	TRI 2	JUIL.	AOÛT	SEPT.	TRI 3
Conduite**	85	82	81	79	84	83
Hors Conduite	32,49	33,04	29	31	32	31,3

*Ajustement des effectifs depuis janvier

**Y compris les arrêts longue durée

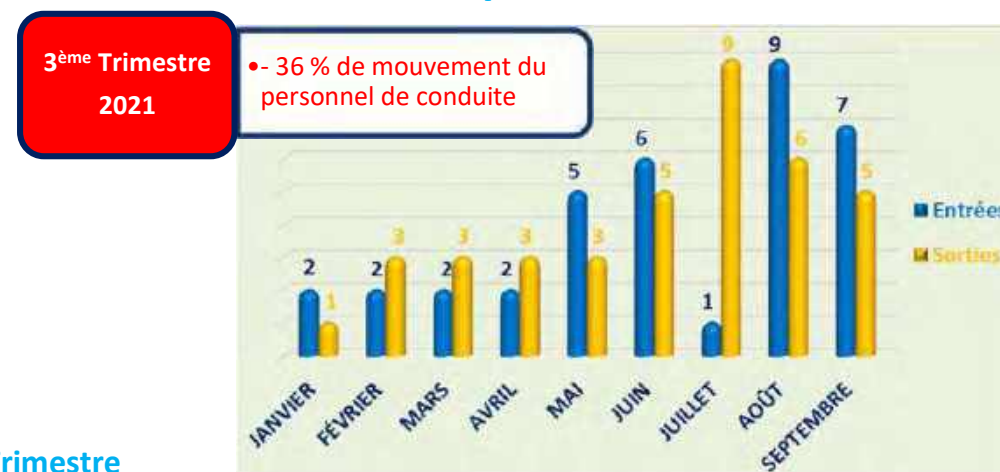
L'absentéisme



⇒ Diminution au 3^{ème} Trimestre

↳ Quelques arrêts maladie longue durée (>6 mois)

⇒ Entrées / Sorties



Personnel	3 ^{ème} TRI 2021	
	Entrées	Sorties
Conduite	15	15
Hors conduite	2	5

Ressources Humaines

La Masse Salariale

⇒ TOTALE

⇒ Par mois

⇒ En forte hausse au 3^{ème} trimestre en raison des heures supplémentaires des conducteurs durant l'été, du fait du manque de conducteur

⇒ Par trimestre

3^{ème} Trim.
2021

• Réel : + 2,3 %/Budget

2021

• Réel : + 0,34 %/Budget



01

02

03

04

05

MARKETING, MOBILITÉ ET EXPÉRIENCE CLIENT

- Plan de mobilité
- Vente de titres
- Site Internet et Application
- Réclamations
- Service Location



ACTUALITÉS / FAITS MARQUANTS

JUILLET

- Mise à jour page TAC Pro sur le site internet (nouvelle plaquette d'accompagnement en mobilité) :

↳ <https://www.tac-mobilites.fr/tac-pro-mobilite-employeur>

1^{er} juillet – Remise des diplômes suite à la formation de français

15 juillet – Fin de l'offre de pré-rentrée le 15 juillet

21 juillet – Stand dans la galerie de Géant d'Annemasse

AOÛT

- Pose des stickers derrière les sièges pour la campagne de lutte contre la fraude

16 août – Session d'information au Pôle Emploi

27 août – Relance de la campagne de réabonnement pour la rentrée et lancement du programme TAC Fidélité

SEPTEMBRE

- Interventions scolaires pour une sensibilisation à la fraude (M. Servet, J. Prévert, Les Glières)

16 au 23 septembre – Semaine de la mobilité avec le challenge mobilité (21/09)

18 et 19 septembre – Journées du patrimoine : offre spéciale à 1€

23 septembre – Soirée ADEL au dépôt TP2A : « Réinventez la mobilité de vos salariés »



PLAN DE MOBILITÉ

ANIMATION



2019

2020



Mise à jour suite au déménagement



PDM EN COURS



- PDM à livrer prochainement



- Validation du Plan d'action

TECHNOSITE ALTEA

- Lancement



- Diagnostic

PDM A VENIR (2021)



6

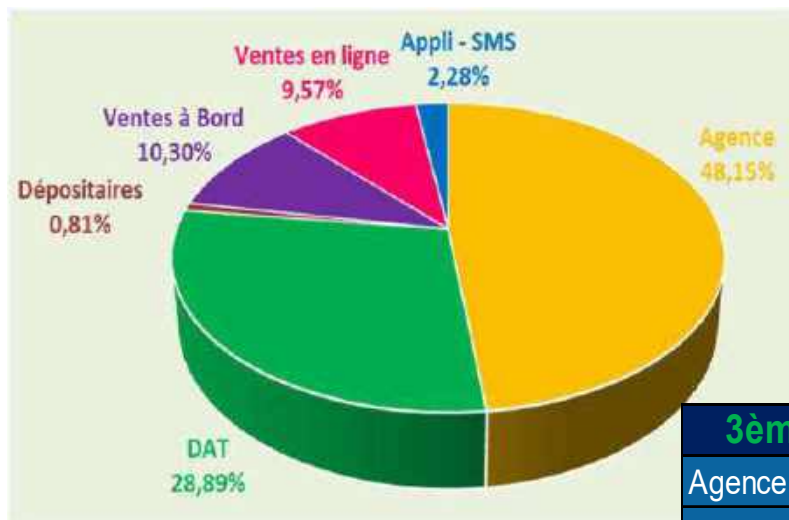
PDM

VENTE DE TITRES

Tous types de produits vendus (avec location, parc vélo, PV)

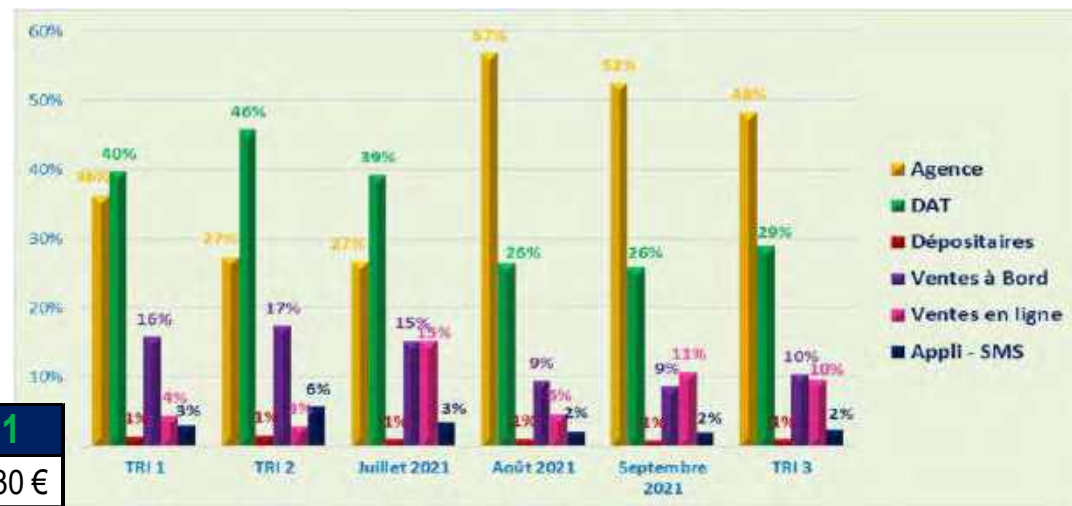
(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition / abonnements annuels non lissés)

⇒ Par canaux – 3^{ème} Trimestre 2021



3 ^{ème} TRIMESTRE 2021	
Agence	646 231,30 €
DAT	387 686,20 €
Dépositaires	10 924,20 €
Ventes à Bord	138 259,30 €
Ventes en ligne	128 393,60 €
Appli - SMS	30 568,70 €
TOTAL	1 342 063,30 €

⇒ Par canaux - Evolution 2021



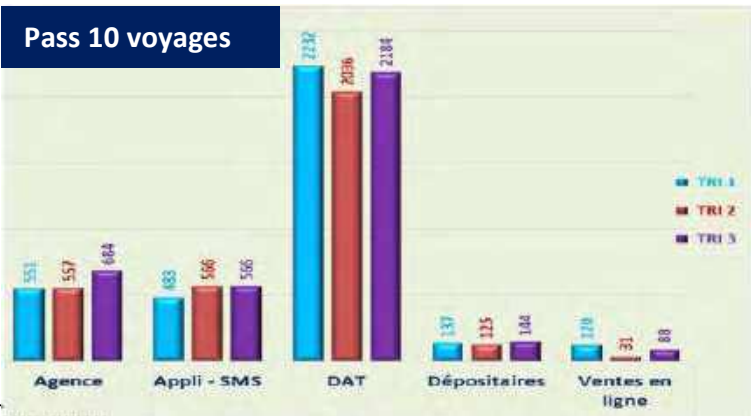
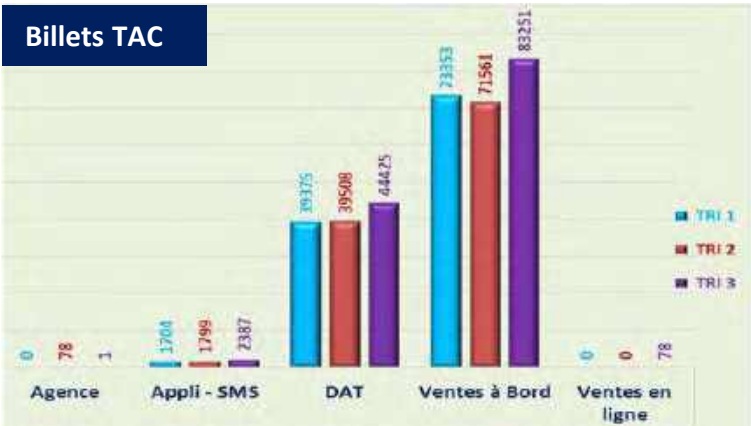
+5,71%/2^{ème} Tri.



VENTE DE TITRES

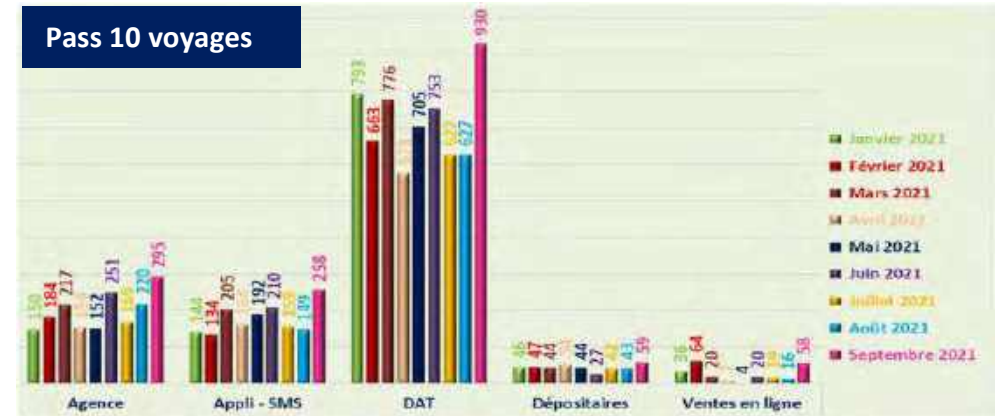
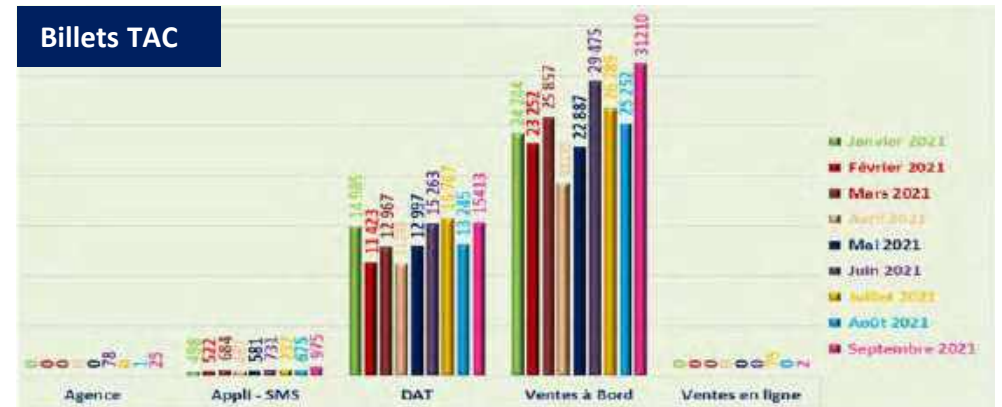
Tickets Unitaires et Carnets

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ Evolution mensuelle par canaux - 2021

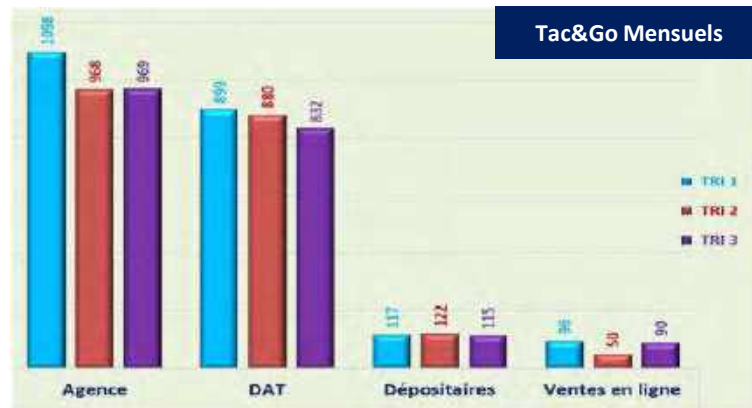
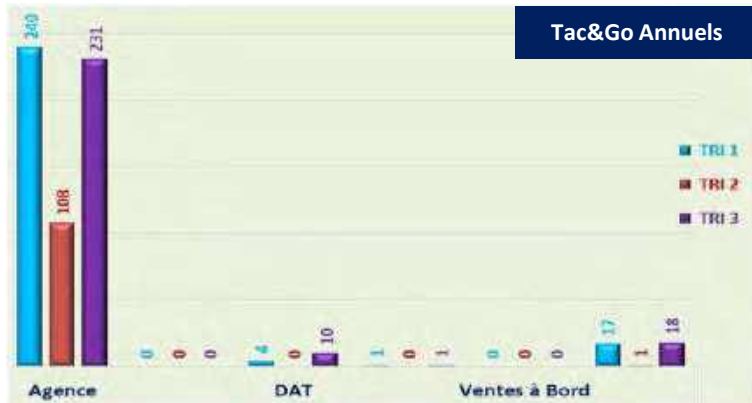


VENTE DE TITRES

Abonnements

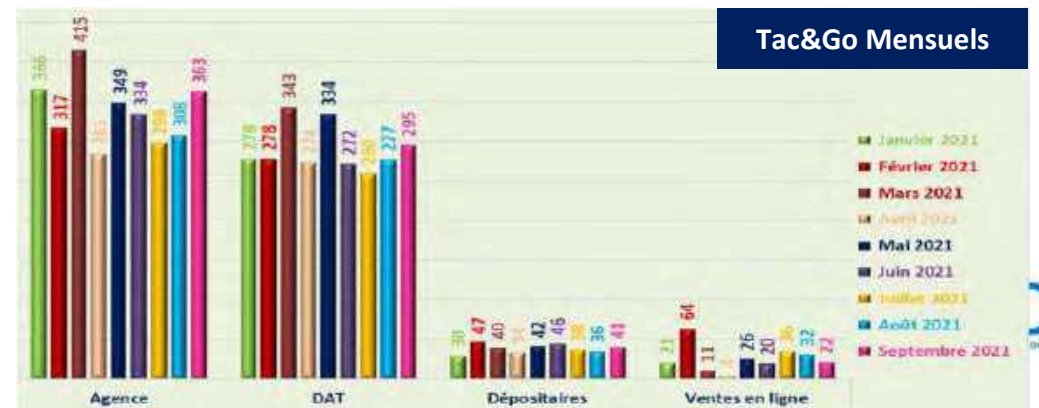
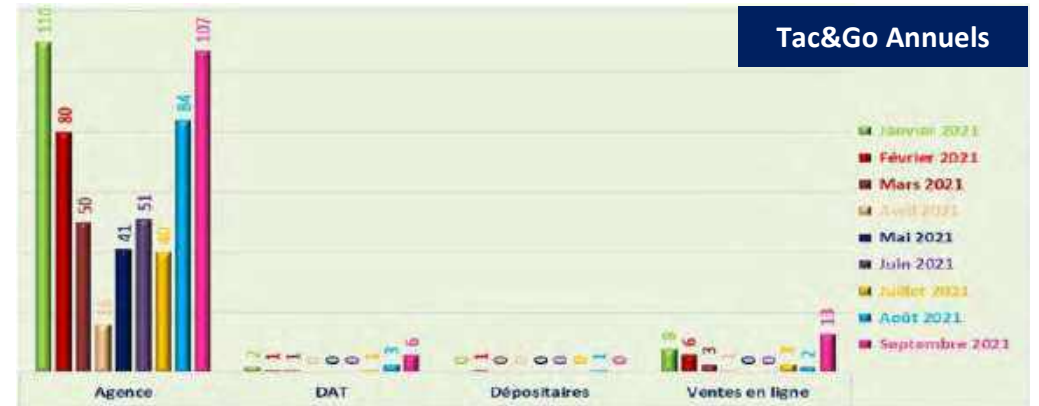


⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ Evolution mensuelle par canaux - 2021



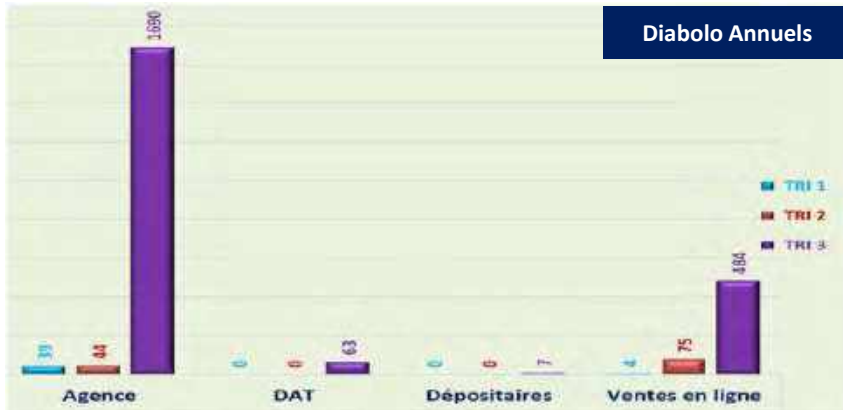
VENTE DE TITRES

Abonnements

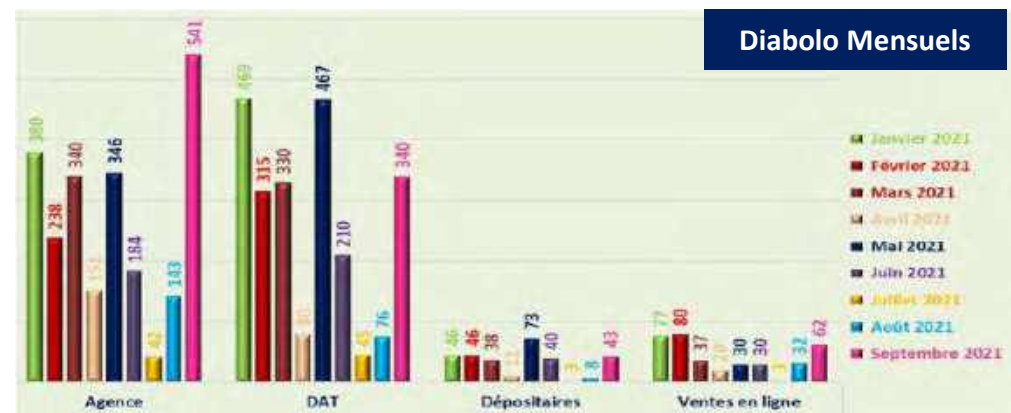
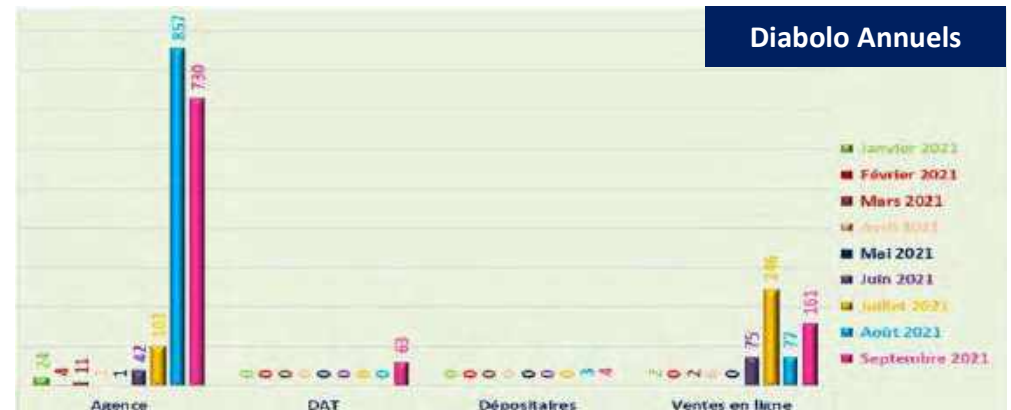


(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



⇒ Evolution mensuelle par canaux - 2021



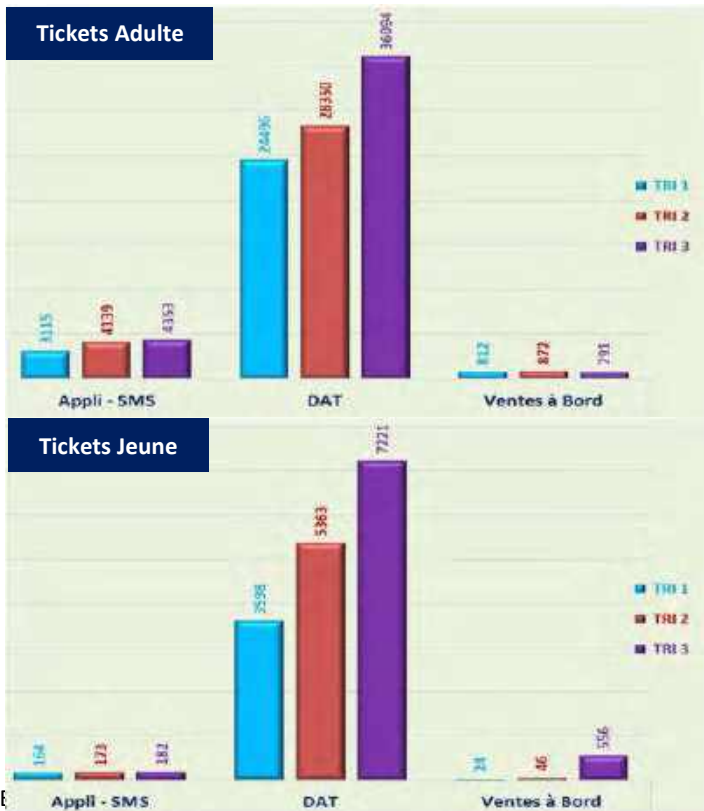
VENTE DE TITRES

Titres Unitaires

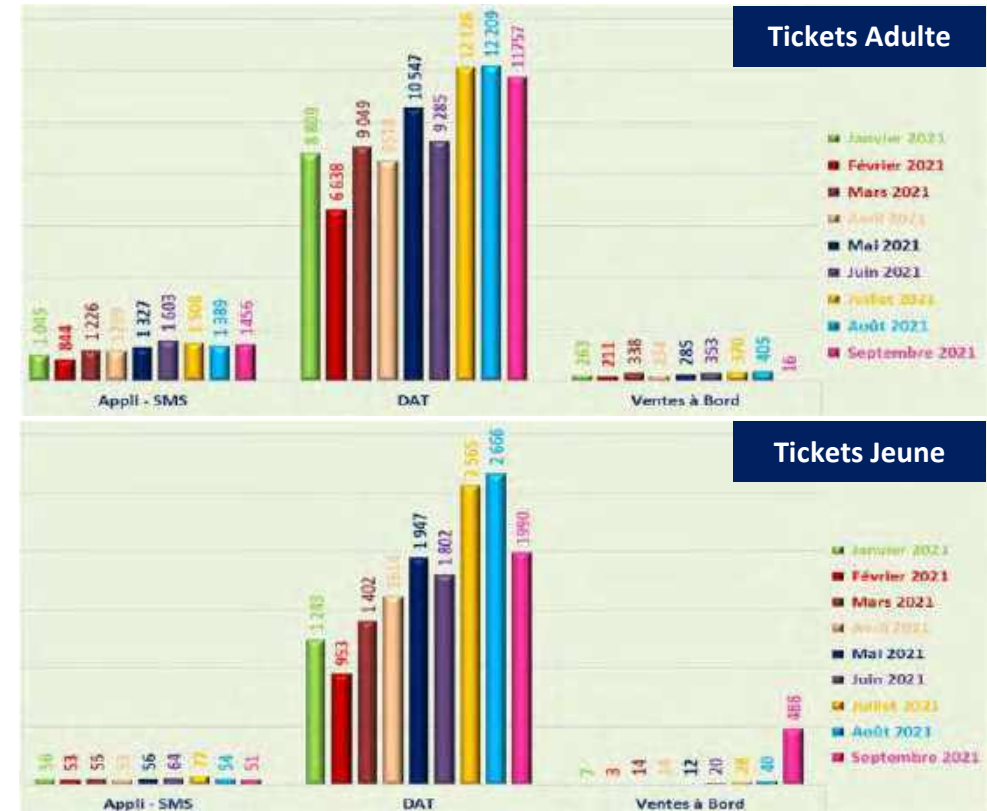


Augmentation des ventes aux DAT (+28,5%) durant le 3^{ème} trimestre malgré des difficultés de paiement en CB, moyen de paiement privilégié par les clients pour tous les produits de cette gamme

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



⇒ Evolution mensuelle par canaux - 2021



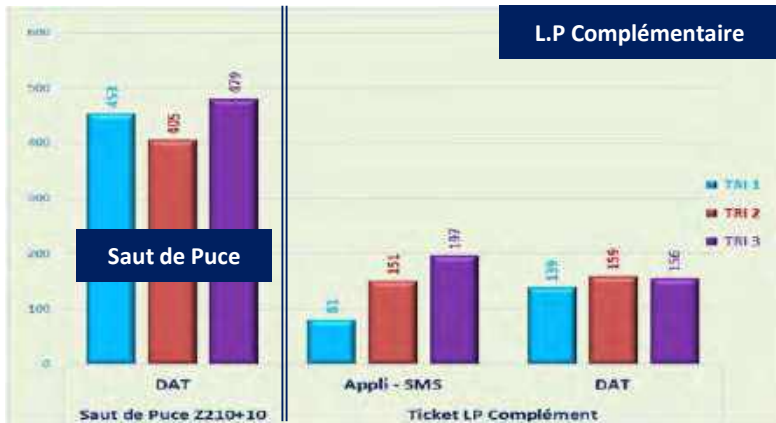
VENTE DE TITRES

Titres Unitaires



(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



⇒ Evolution mensuelle par canaux - 2021



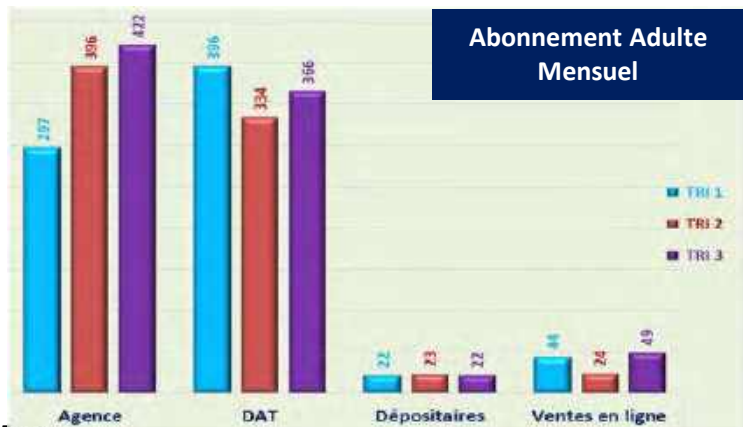
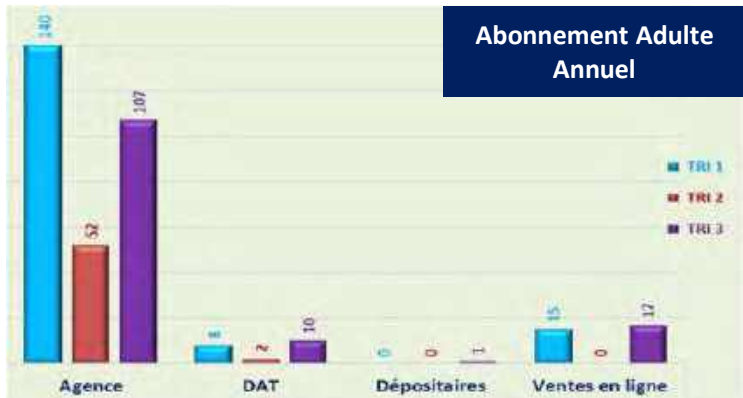
VENTE DE TITRES

Abonnements

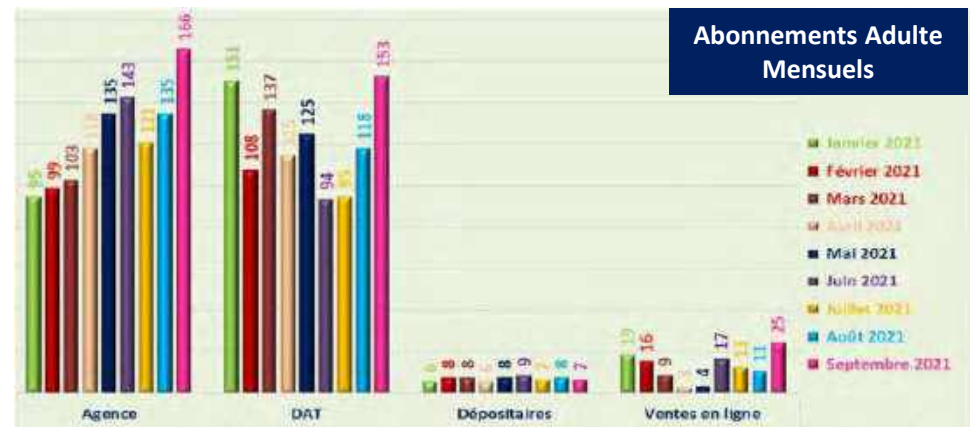
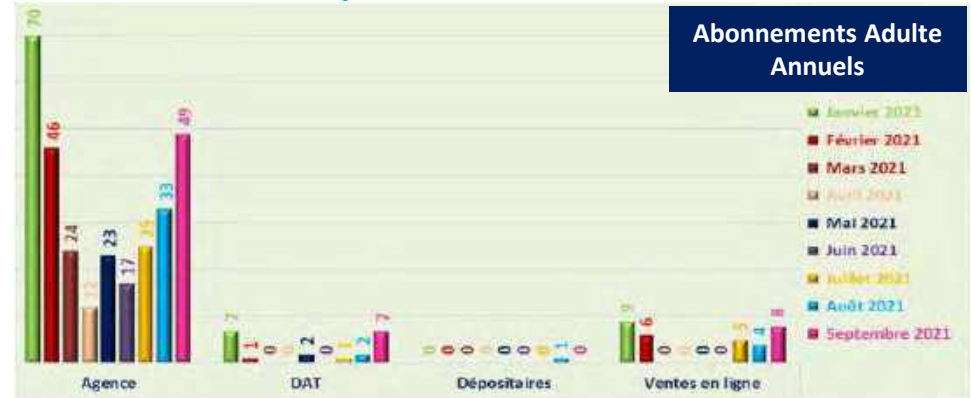


(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



⇒ Evolution mensuelle par canaux - 2021



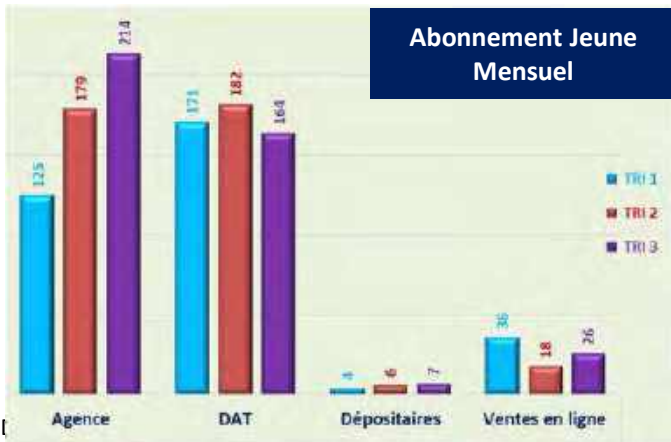
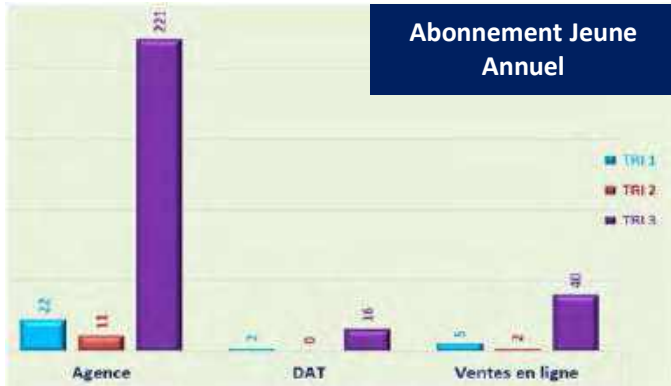
VENTE DE TITRES

Abonnements

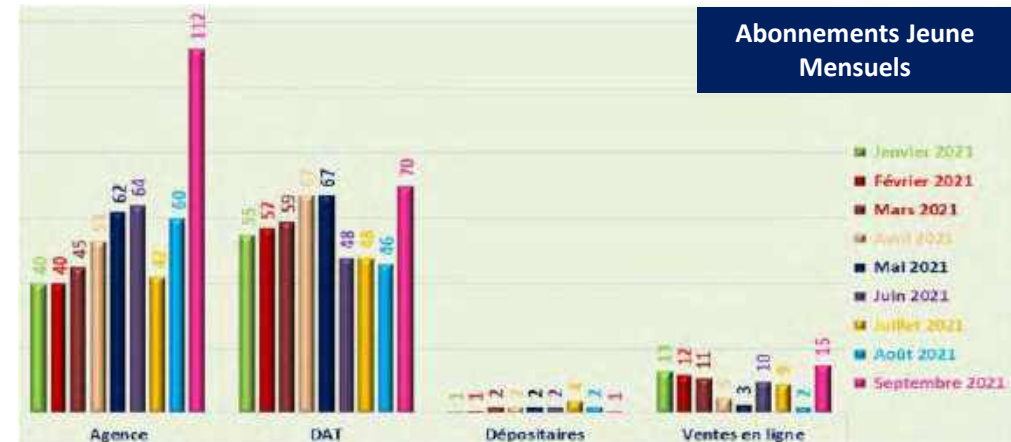
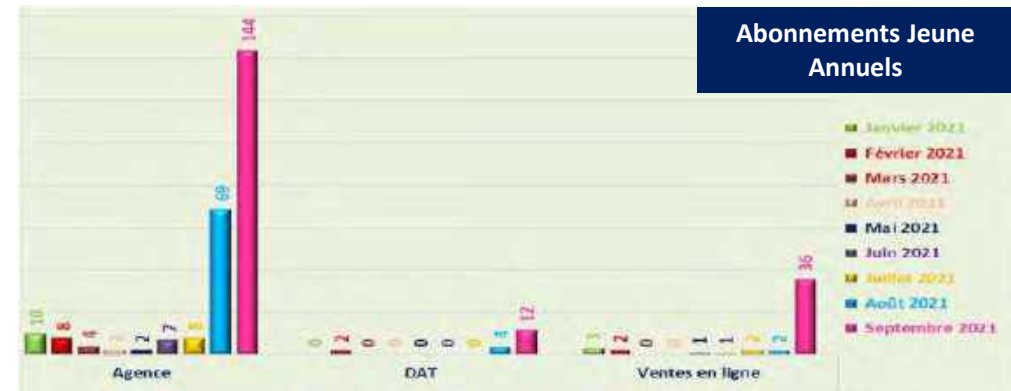


(Valeurs non ajustées selon la clé de répartition)

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



⇒ Evolution mensuelle par canaux - 2021

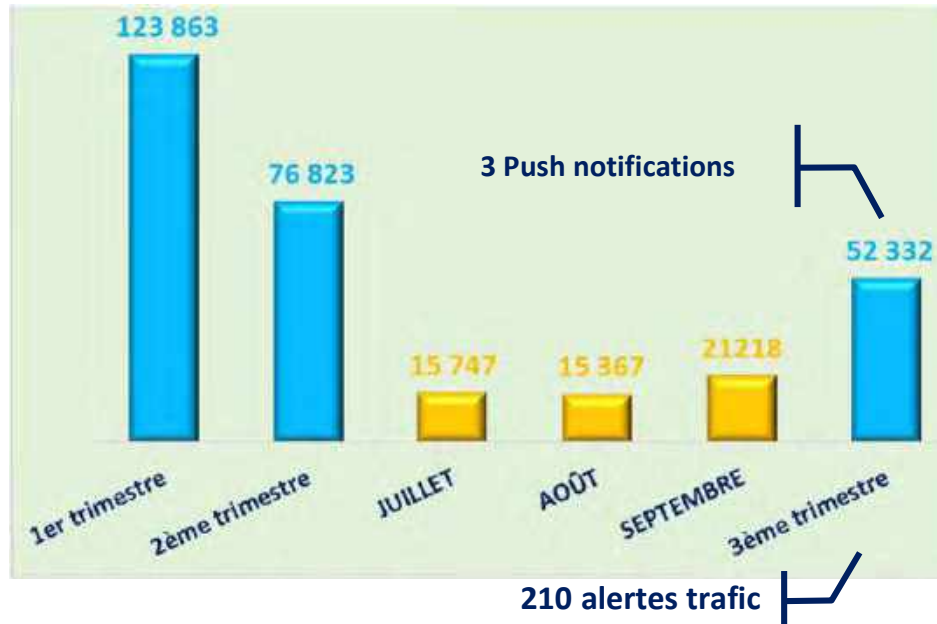


SITE INTERNET

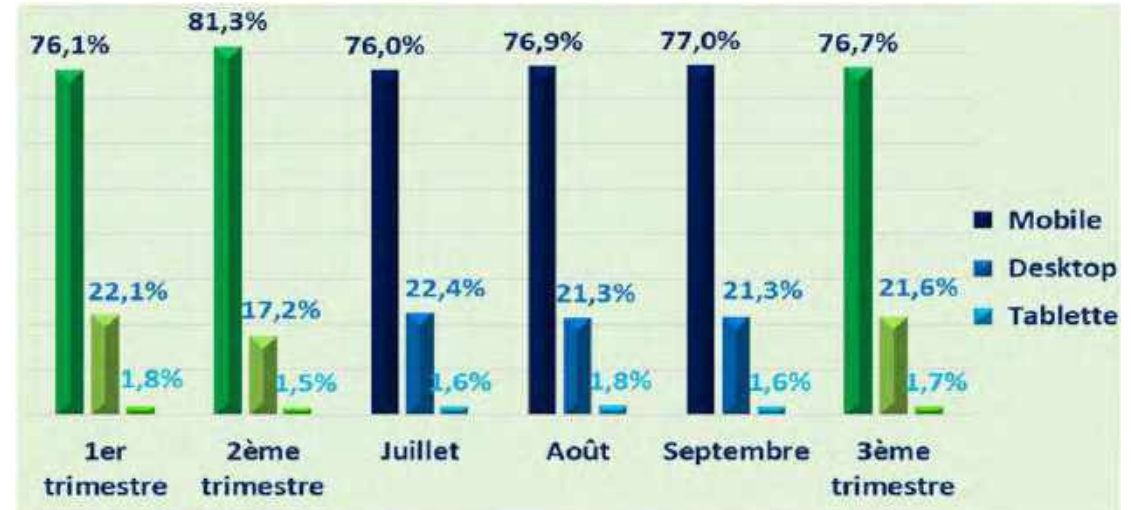
La fréquentation du site

⇒ Poursuite de la baisse de la fréquentation

⇒ Nombre de sessions – 3^{ème} trimestre 2021



⇒ Evolution par supports - 2021



Une *session* est une interaction entre un site ou une application et un visiteur ayant chargé au moins une page. Si aucune action n'est réalisée durant une période de temps définie (30 minutes par défaut), la visite se termine.

3^{ème} Trimestre
2021

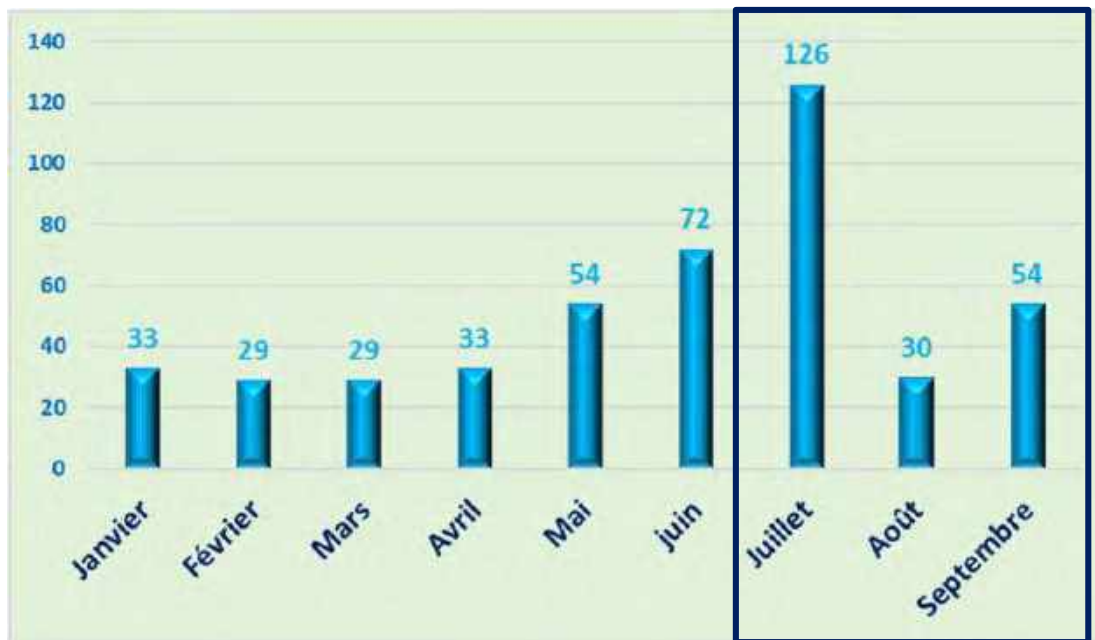
- - 32 %/2^{ème} Tri 2021
- - 62 %/3^{ème} Tri 2020

SITE INTERNET

Alertes Trafic

Les déviations et les travaux responsables d'engorgement du trafic durant l'été

↳ Impact important sur la ponctualité du réseau durant les mois de juillet et septembre



**3^{ème} Trimestre
2021**

- + 32%/2^{ème} Tri.2021
- + 51 alertes
- + 162,5 %/3^{ème} Tri 2020

**2021/2
020**

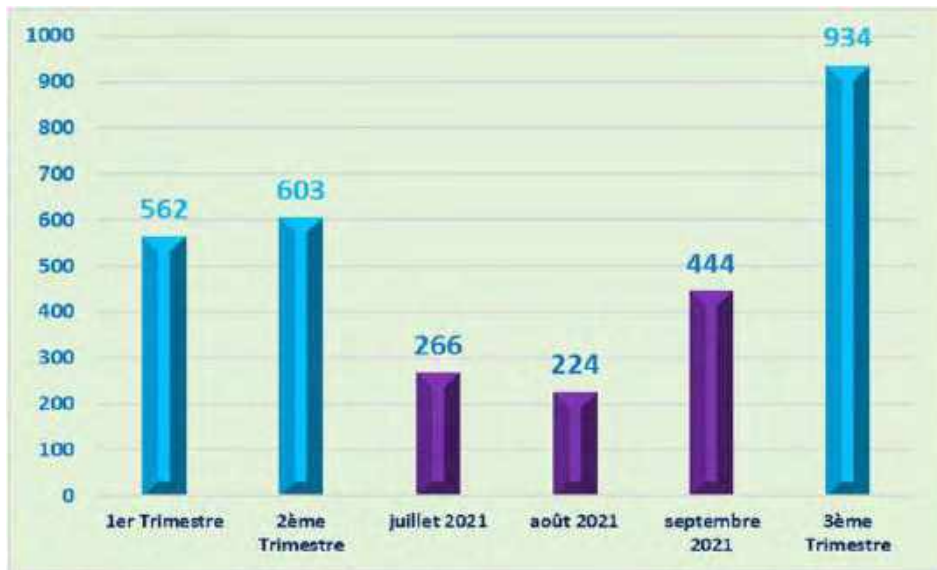
- + 81 %/2020
- + 206 alertes

APPLICATION

Les Nouveaux Utilisateurs

Reprise, depuis avril, des nouvelles inscriptions. 3^{ème} trimestre de suite d'augmentation

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



⇒ Evolution 2021



3^{ème} Trimestre
2021

- + 55 %/2^{ème} Tri 2021
- + 331 nouveaux utilisateurs



APPLICATION

Les Utilisateurs Actifs

Poursuite de la hausse des utilisateurs pour le 3^{ème} trimestre de suite, avec un record d'utilisateurs en septembre.

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



⇒ Evolution 2021



3^{ème} Trimestre
2021

- + 5,7 %/2^{ème} Tri 2021
- + 699 nouveaux utilisateurs

APPLICATION

Les E-Ventes

Poursuite de la reprise des ventes via l'application durant tout le 2^{ème} trimestre

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



⇒ Evolution 2021



3^{ème} Trimestre
2021

- Carnets de 10 voyages : Pas d'évolution
- Tickets unitaires : +32,7%/2^{ème} Tri 2021
- + 588 tickets unitaires

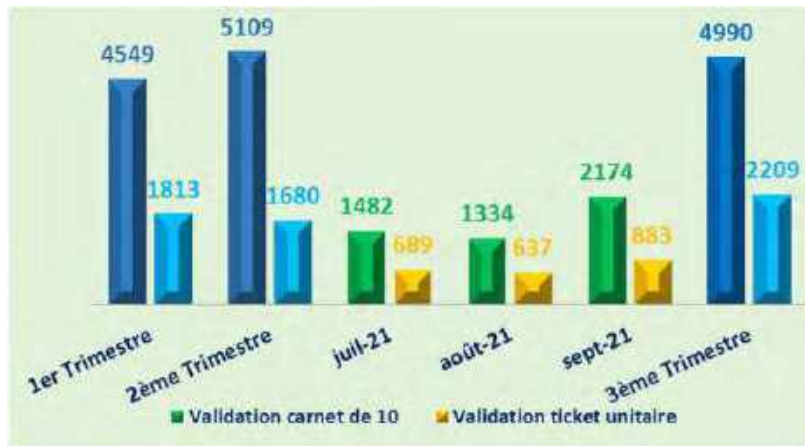


APPLICATION

Les Validations des E-Tickets

Les validations via l'application suivent l'évolution des ventes durant le 3^{ème} trimestre

⇒ 3^{ème} Trimestre 2021



⇒ Evolution 2021



3^{ème} Trimestre
2021

- + 6%/2^{ème} Tri 2021
- + 410 validations

LES RÉCLAMATIONS 2021

IP 38 - Réclamations

↳ Reprise à la hausse des réclamations en septembre après 5 mois de baisse

⇒ Réclamations par Trimestre



3^{ème} Trimestre
2021

- - 16 %/2^{ème} Tri 2021
- - 16 réclamations

⇒ Réponses en moins de 15 jours : 100%

↳ Délai moyen de réponse de 4,3 jours

⇒ Evolution des réclamations – 2021

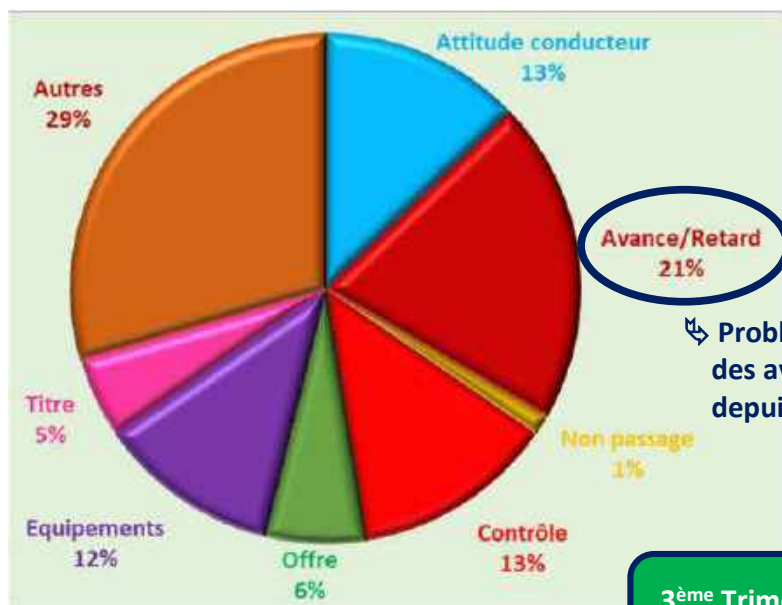


LES RÉCLAMATIONS 2021

IP 38 - Réclamations

↳ 78 réclamations au 3^{ème} trimestre

⇒ Principales natures des réclamations - 3^{ème} Trimestre

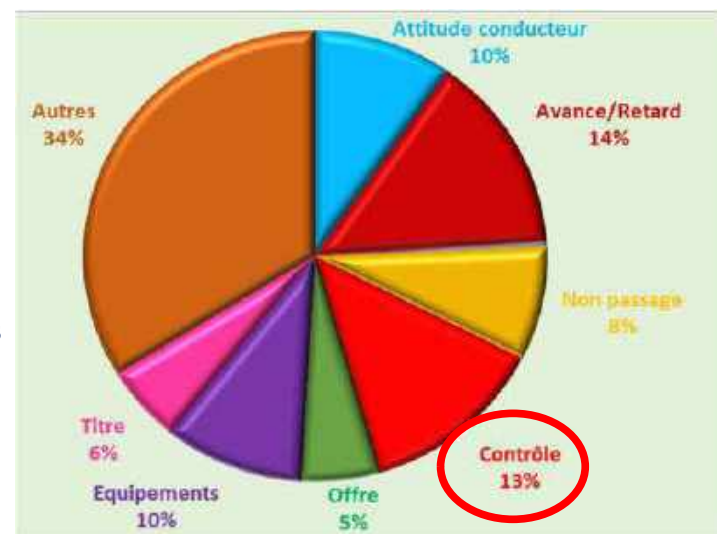


↳ Problématiques toujours importantes des avances/retards, en particulier depuis la rentrée scolaire

3^{ème} Trimestre
2021

- - 16 %/2^{ème} Tri 2021
- - 16 réclamations

⇒ Principales natures des réclamations – 2021



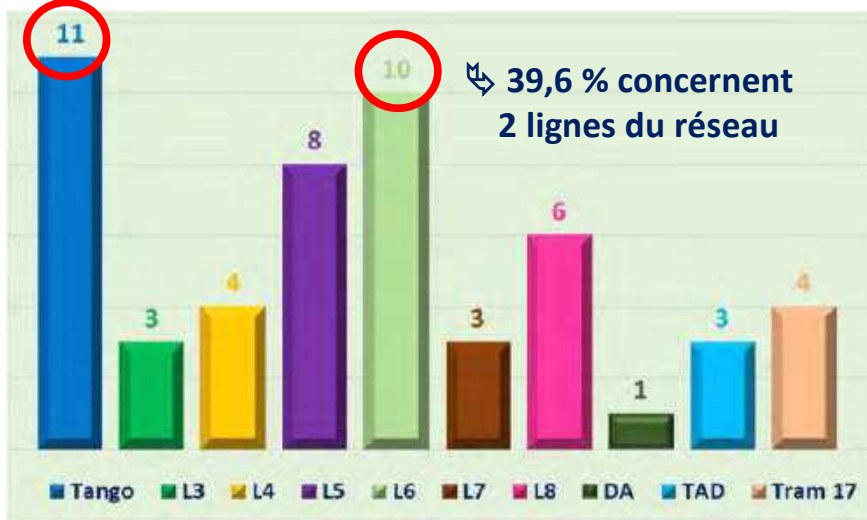
↳ La fraude constatée entraîne des contestations

LES RÉCLAMATIONS

IP 38 - Réclamations

⇒ 78 réclamations au 3^{ème} trimestre

⇒ Par ligne - 3^{ème} Trimestre 2021



♦ Lignes Tango et 6 sont les plus citées :

⇒ Avance/retard

⇒ Attitude agent

⇒ Par ligne - 2021



♦ La ligne 5 reste aussi un sujet d'inquiétude pour les usagers

LE SERVICE DE LOCATION

La VéloStation

48 nouvelles locations au 3^{ème} trimestre 2021

↳ Stables par rapport au 2^{ème} trimestre 2021

⇒ Location de vélos – 3^{ème} trimestre 2021



↳ Y compris vélo cargo et vélo pliant, tous 2 électriques

↳ La courte durée reste privilégiée

⇒ Durée de location – 3^{ème} trimestre 2021



LE SERVICE DE LOCATION

Evolution des locations

⇒ 3^{ème} trimestre 2021



3^{ème} Trimestre 2021

- + 18 %/2^{ème} Tri 2021
- + 20 locations/2^{ème} trim. 21

⇒ Année 2021



LE SERVICE DE LOCATION



Le Parc à Vélo

⇒ Opération « Parcs à Vélo gratuits » depuis le 18 janvier pour les abonnés 2021 du réseau TAC et LEX (210+10)

Abonnement payant possible pour tout autre demandeur



❖ Bonne évolution du taux d'occupation durant le 3^{ème} trimestre

❖ Baisse des abonnements durant le 3^{ème} trimestre

3^{ème} Trimestre 2021

• Occupation : + 50,1 % / 2^{ème} Tri 2021

⇒ Les consignes sont de plus en plus occupées, avec une meilleure fiabilisation des équipements



01

02

03

04

05

QUALITÉ DE SERVICE

- Le trimestre
- Les indicateurs qualité



3 I.P sur 4 à l'objectif

✧ Sur 28 I.P mesurés :

⇒ 24 ont 100 pts

⇒ 2 ont 95 pts

↳ sur l'I.P 32 – Information embarquée dynamique dans les bus

↳ sur l'I.P 342 – Disponibilité de l'information sur l'Application

⇒ 2 ont 80 pts

↳ sur l'I.P 12, concernant la **punctualité**

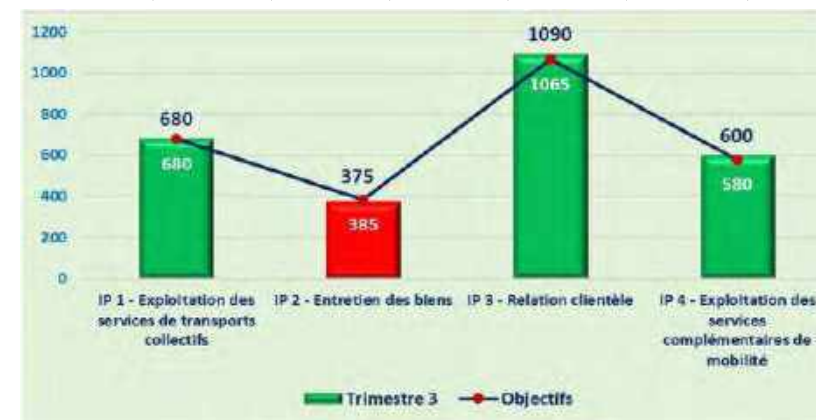
↳ sur l'I.P 22 (Entretien des biens), concernant **l'état extérieur des biens** (carrosserie et pare-chocs)

☞ 42 NC au 3^{ème} trimestre

76 NC

☞ 8 Non-conformités en attente de décision de l'Agglo

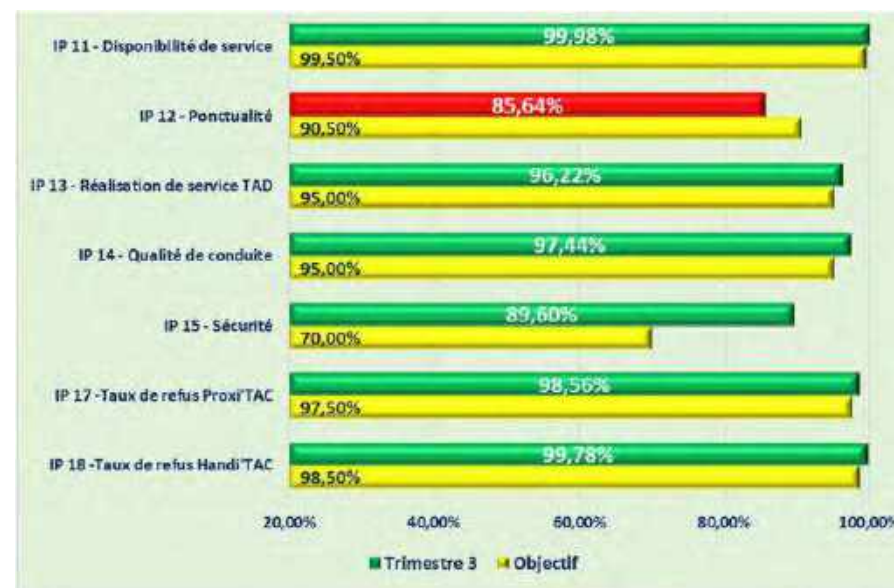
	TRIMESTRE 1		TRIMESTRE 2		TRIMESTRE 3	
	Trimestre 1	Objectifs	Trimestre 2	Objectifs	Trimestre 3	Objectifs
IP 1 - Exploitation des services de transports collectifs	680	680	595	580	680	680
IP 2 - Entretien des biens	380	385	380	385	375	385
IP 3 - Relation clientèle	980	970	700	670	1090	1065
IP 4 - Exploitation des services complémentaires de mobil	700	680	700	680	600	580



LES INDICES DE PERFORMANCE – I.P

IP 1 – Exploitation des Services de Transports Collectifs

IP 1 - Exploitation des Services de Transports Collectifs			Trimestre 3	Objectif
IP 11 - Disponibilité de service	31 476 courses	5 courses supprimées	99,98%	99,50%
IP 12 - Ponctualité	IP Neutralisé		85,64%	91,00%
IP 13 - Réalisation de service TAD	Proxi : 95,54%	Handi : 96,52%	96,22%	95,00%
IP 14 - Qualité de conduite	156 observations SCAT	4 non-conformités	97,44%	95,00%
IP 15 - Sécurité	385 069 km	4 accidents responsables déclarés	89,60%	< 0,3
IP 17 - Taux de refus Proxi'TAC	Taux de conformité : 98,56 %		1,44%	2,5%
IP 18 - Taux de refus Handi'TAC	Taux de conformité : 99,78 %		0,22%	1,5%

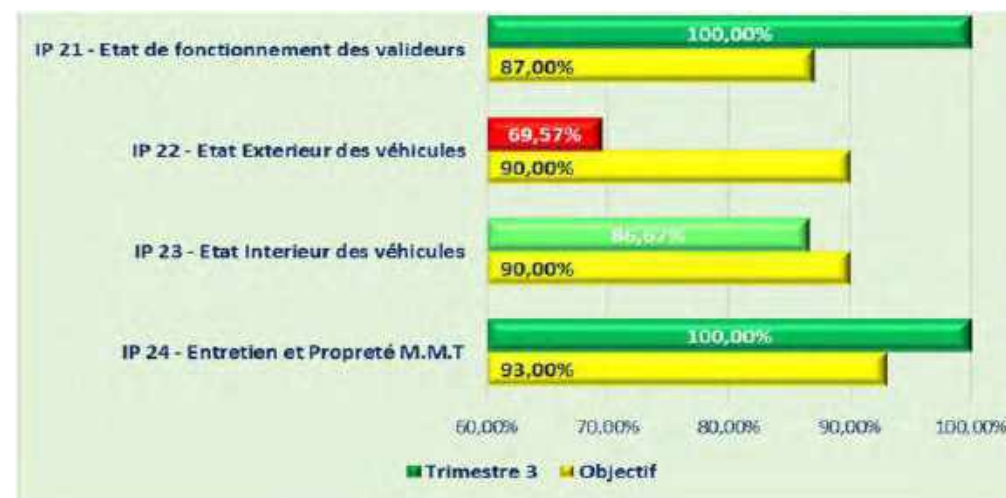


Sur l'I.P 1, 680 Points pour 680

LES INDICES DE PERFORMANCE – I.P

IP 2 – Entretien des Biens

IP 2 - Entretien des Biens			Trimestre 3	Objectif
IP 21 - Etat de fonctionnement des valideurs	33 Observations	0 Non Conformité	100,00%	87,00%
IP 22 - Etat Exterieur des véhicules	120 Observations	40 Non Conformités	69,57%	90,00%
IP 23 - Etat Interieur des véhicules	120 Observations	16 Non Conformités	86,67%	90,00%
IP 24 - Entretien et Propreté M.M.T	37 Observations	0 Non Conformité	100,00%	93,00%



↳ I.P 22 (Entretien des biens) : fortement pénalisé (carrosserie et pare-chocs), malgré un programme de rénovation carrosserie durant l’été

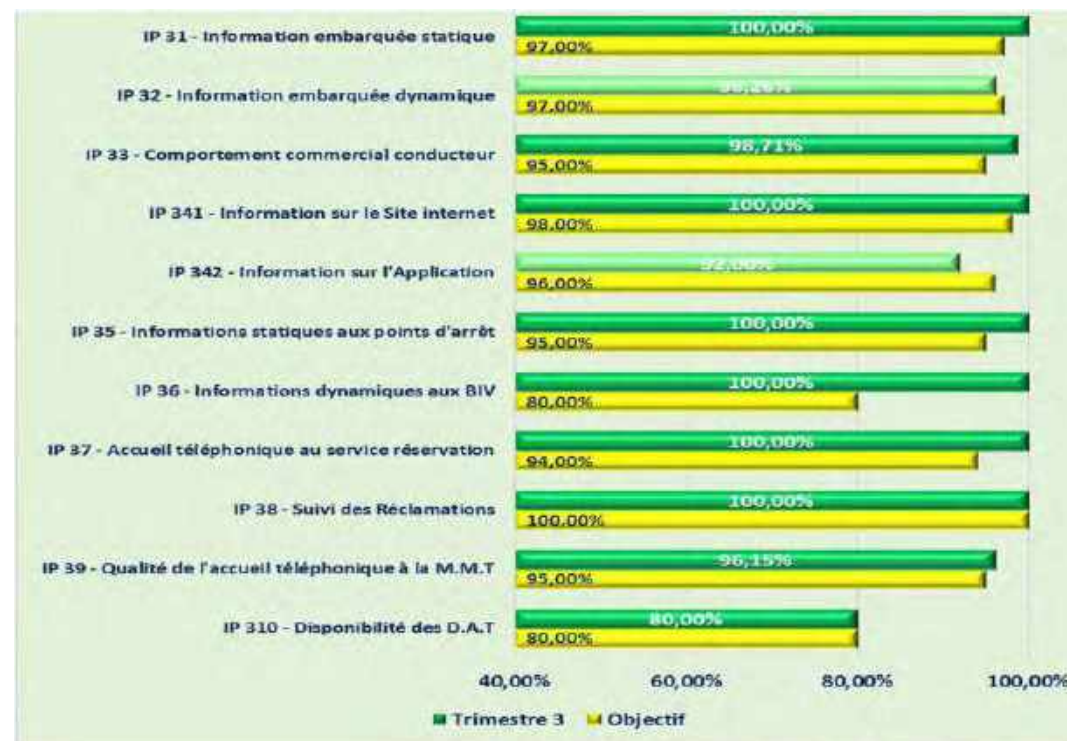
↳ 42 NC au 3^{ème} trimestre

Sur l’I.P 2, 375 Points pour 385

LES INDICES DE PERFORMANCE – I.P

IP 3 – Relation Clientèle

IP 3 - Relation Clientèle			Trimestre 3	Objectif
IP 31 - Information embarquée statique	160 Observations	0 NC	100,00%	97,00%
IP 32 - Information embarquée dynamique	187 Observations	7 NC	96,26%	97,00%
IP 33 - Comportement commercial conducteur	155 Observations	2 NC	98,71%	95,00%
IP 341 - Disponibilité de l'information sur le Site internet	123 Observations	0 NC	100,00%	98,00%
IP 342 - Disponibilité de l'information sur l'Application	25 Observations	2 NC	92,00%	96,00%
IP 35 - Informations statiques aux points d'arrêt	242 Observations	0 NC	100,00%	95,00%
IP 36 - Informations dynamiques aux points d'arrêt équipés d'une BIV	6 Observations	0 NC	100,00%	80,00%
IP 37 - Accueil téléphonique au service réservation	32 Observations	0 NC	100,00%	94,00%
IP 38 - Suivi des Réclamations	79 réclamations	4,6 jours	100,00%	100,00%
IP 39 - Qualité de l'accueil téléphonique à la M.M.T	26 Observations	1 NC	96,15%	95,00%
IP 310 - Disponibilité des D.A.T	10 Observations	2 NC	80,00%	80,00%



Sur l'I.P 3, 1090 Points pour 1 065



LES INDICES DE PERFORMANCE – I.P

IP 4 – Exploitation des Services Complémentaires de Mobilité

IP 4 - Exploitation des Services Complémentaires de Mobilité		Trimestre 3	Objectif
IP44 - Qualité de l'accueil à la M.M.T	24 Observations	100,00%	92,00%
IP45 - Disponibilité de l'information à la M.M.T	42 Observations	97,60%	97,00%
IP46 - Qualité de l'accueil à la Vélostation	36 Observations	100,00%	97,00%
IP 47 - Etat de propreté de la consigne vélo	56 Observations	96,43%	95,00%
IP49 - Qualité et entretien du parc de vélos "classiques"	70 Observations	100,00%	99,00%
IP410 - Qualité et entretien du parc à vélos " VAE"	192 Observations	100,00%	99,00%



Sur l'I.P 4, 600 Points pour 585

ANNEXE 11

Onglets	Présentation
Etat du parc	Descriptif des véhicules affectés au contrat
Offre	Dénomination des lignes et des services
LR1 - LR10	Détail de l'offre, des unités d'œuvre et des kilomètres pour chaque ligne régulière
Synthese LR	Synthèse des unités d'œuvre et kilomètres des lignes régulières
LV1 - LV5	Détail de l'offre, des unités d'œuvre et des kilomètres pour chaque ligne virtuelle à la demande
Synthese TAD	Synthèse des unités d'œuvre et kilomètres des lignes virtuelles en TAD
Synthèse TPMR	Synthèse des unités d'œuvre et kilomètres des TPMR
CS1 - CS7	Détail de l'offre, des unités d'œuvre et des kilomètres pour chaque circuit scolaire
Synthèse CS	Synthèse des unités d'œuvre et kilomètres des circuits scolaires
Synthese UO	Synthèse des unités d'œuvre et kilomètres de l'ensemble de l'offre
Communication	Détails sur les moyens mis en place à propos de la communication
Maintenance	Détails sur les moyens de production et de maintenance
Recettes	Recettes commerciales issues de la vente des titres
Fréquentation	Fréquentation de l'offre et clés de mobilité
Investissements	Investissements
CEP	Compte d'exploitation prévisionnel

	81		84		84		88,5		88,5		88,5		88,5	
	01/01/2023	31/12/2023	01/01/2024	31/12/2024	01/01/2025	31/12/2025	01/01/2026	31/12/2026	01/01/2027	31/12/2027	01/01/2028	31/12/2028	01/01/2029	31/12/2029
Productivité des conducteurs	2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029	
	Heures	Jour	Heures	Jour	Heures	Jour	Heures	Jour	Heures	Jour	Heures	Jour	Heures	Jour
Jours annuels		365		365		365		365		365		365		365
Heures contractuelles	1 820		1 820		1 820		1 820		1 820		1 820		1 820	
Repos hebdomadaire		52,0		52,0		52,0		52,0		52,0		52,0		52,0
2ème repos de la semaine		52,0		52,0		52,0		52,0		52,0		52,0		52,0
Congés annuels		25,0		25,0		25,0		25,0		25,0		25,0		25,0
Congés de fractionnement		1,6		1,6		1,6		1,6		1,6		1,6		1,6
Congés d'ancienneté (+55 ans)		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0
Jours fériés		10,0		10,0		10,0		10,0		10,0		10,0		10,0
Sous-total des Jours non travaillés annuels		141		141		141		141		141		141		141
Heures potentiellement travaillées	1571	224	1571	224	1571	224	1571	224	1571	224	1571	224	1571	224
Absences Congés sociaux et parentaux	3,4	0,5	3,3	0,5	3,3	0,5	3,1	0,4	3,1	0,4	3,1	0,4	3,1	0,4
Taux d'absentéisme maladie, AT hors longs arrêts	5,30%		5,25%		5,20%		5,10%		5,00%		4,90%		4,80%	
Absences maladie et AT	96,5	14	95,6	14	94,6	14	92,8	13	91,0	13	89,2	13	87,4	12
Sous-total des Absences	99,8	14,3	98,8	14,1	97,9	14,0	95,9	13,7	94,1	13,4	92,3	13,2	90,4	12,9
Formation professionnelle	21,8	3,1	15,6	2,2	24,5	3,5	17,6	2,5	17,0	2,4	16,5	2,4	17,3	2,5
Formation initiale	6,2	0,9	6,1	0,9	5,9	0,8	5,7	0,8	5,5	0,8	5,2	0,7	5,2	0,7
Représentation syndicale	16,2	2,3	14,4	2,1	14,4	2,1	13,7	2,0	14,8	2,1	13,7	2,0	13,7	2,0
Réunions - groupe de travail	1,7	0,2	1,7	0,2	1,7	0,2	1,6	0,2	1,6	0,2	1,6	0,2	1,6	0,2
Divers (visites médicales, EAP)	3,0	0,4	3,0	0,4	3,0	0,4	3,0	0,4	3,0	0,4	3,0	0,4	3,0	0,4
Sous-total des heures de production hors conduite	48,9	6,99	40,7	5,82	49,5	7,07	41,6	5,94	41,9	5,98	39,9	5,71	40,8	5,82
Potentiel de production par conducteur (hors absences non rémunérées)	1 422		1 431		1 423		1 433		1 435		1 439		1 440	
Nombre d'heures de conduite nécessaires pour la production LR	103 218		107 844		108 148		113 750		113 750		113 750		113 750	
Nombre d'heures de conduite nécessaires pour la production TAD / TPMR	10 258		10 258		10 258		10 258		10 258		10 258		10 258	
Assurance temps d'attente ou hors conduite	1 065		1 065		1 065		1 065		1 065		1 065		1 065	
nombre d'heures conducteurs affectés à autres missions (mis directement dans autre missions)														
nombre d'heures totales à produire	114 541		119 168		119 471		125 074		125 074		125 074		125 074	
Besoin Total en ETP de conduite	80,55		83,26		83,93		87,26		87,17		86,94		86,88	

3 congès mariage de 5 jours; 4 congès paternité de 4 jours; 4 congès décès de 2 jours, soit 39 jours/an
5,4% dans productivité DSP 2016-2022 en 1ere année

selon plan de formation
3jours de doublage sur ligne pour les nouveaux entrants (5 en 2021, diminué grace à Hubup)
Réunion CSE: 6 cond (dont 3 DS) + 1 AM + 1 MMT, 6 réunions/an de 7h soit **252h/an**
H de délégation: CSE : 5 conducteurs *21h=105h/mois / Délég syndicale 3DS*12h=36h/mois =**1692h/an x 50% = 846 heures**
Assemblée générale : 2membres CSE (conducteurs) assistent à l'AG 1fois par an (2h30) = **5h/an**
réunions négo suite à alarme sociale : en moy 2 réunions de 3h/alarme avec les 3 DS =>**18h/an**
Formations syndicales = Formation des nouveaux élus (5 conducteurs) "eco sociale et syndicale" 3jrsx 5 conducteurs; "santé, sécu et condition de travail" 10 conducteurs (5titulaires; 5 suppléants) x 3jrs; (élections tous les 4ans) en 2023 et 2027 : 3x5x7 + 3 x10x7 = **315 h en 2023 et 2027**
Protocoles d'accords : 3DS + 3 accom, soit 6 conducteurs x 4 réunions de 2h (RAC) = **48h/an**
Autre protocole ou accord (hypothèse 1 fois par an) : 3DS + 3 accom, soit 6 conducteurs x 2 réunions de 2h =**24h/an**
Commissions horaires et services (hypothèse 1 nouvelle offre par an) : 5 conducteurs + 3DS 2h de réunion 2 fois par an =**20h/an**
Commission temps de parcours : 5 conducteurs 2h de réunion 4 fois par an = **40h/an**
Commissions d'entretien : 2 conducteurs x 2 fois par an x 1h = **4h/an**
1 visite medicale tous les 2 ans, 1 EAP/ entretien pro par an de 2h

Conso carburant		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
GO (L/100)	articulé Gazole	60,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0
	Standard Gazole	41,5	40,8	40,8	40,8	40,8		
	TAD Gazole	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4
	TPMR Gazole	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4
GNV (Kg/100)	Articulé GNV	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0
	Standard GNV	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Electricité (kWh/100)	Standard élec					130,0	130,0	130,0
	TAD élec	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
	TPMR élec	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5
	VL élec	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2

Offre 2023 - 2024

Type de service	Onglets	Nom de la ligne ou du service	Origine - Destination
Ligne régulière	LR T2	T2	
Ligne régulière	LR3	L3	
Ligne régulière	LR4	L4	
Ligne régulière	LR5	L5	
Ligne régulière	LR6	L6	
Ligne régulière	LR7	L7	
Ligne régulière	LR8	L8	
Ligne régulière	LR9	L9	
Ligne régulière (DA)	LR DA	DA	
Ligne TAD (Chal'Express)	L chal	Chal' Express (traitée en TAD)	
TAD	LV1		
TAD	LV2		
TAD	LV3		
TAD	LV4		
TAD	LV5		
TPMR	Zone		
Circuit scolaire	CS1		
Circuit scolaire	CS2		
Circuit scolaire	CS3		
Circuit scolaire	CS4		
Circuit scolaire	CS5		
Circuit scolaire	CS6		
Circuit scolaire	CS7		

Données générales

Nom de la ligne	T2			
Origine - destination	Alfêa P+R - J.Monnet P+R			
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	oui			
Noms des sous-traitants éventuels				
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)				
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant				

Offre 2023 - 2024

Période	unifé	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	8,133	8,133						
Fréquence HP	min	10 min	15 min	0 min					
Fréquence HC	min	15 min	15 min	0 min					
Début du service	hh:mm	04:40	06:10	00:00					
Fin du service	hh:mm	22:59	22:59	00:00					
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	158	126	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	158	126	0					
Services sous-traités	nb								

Kilomètres

	unifé	110 267,10	481 135,19	483 113,14	519 169,32							
Kilomètres commerciaux	km	334 322	337 659	337 659	337 659	337 659	337 659	337 659	337 659	2 360 274	337 182	0,14%
Kilomètres produits	km	334 322	337 659	337 659	337 659	337 659	337 659	337 659	337 659	2 360 274	337 182	0,14%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres HLP	km	0	32 630	32 654	31 690	31 690	31 690	31 690	31 690	192 044	27 435	-
Kilomètres produits	km	27 447	32 630	32 654	31 690	31 690	31 690	31 690	31 690	219 491	31 356	2,07%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres techniques	km	3 529	3 548	3 546	3 525	3 525	3 525	3 525	3 525	24 725	3 532	-0,01%
Kilomètres produits	km	3 529	3 548	3 546	3 525	3 525	3 525	3 525	3 525	24 725	3 532	-0,01%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres totaux	km	337 851	373 837	373 859	372 874	372 874	372 874	372 874	372 874	2 577 043	368 149	1,42%
Kilomètres produits	km	365 298	373 837	373 859	372 874	372 874	372 874	372 874	372 874	2 604 490	372 070	0,29%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Véhicules

Véhicules	unifé	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	14,00	2,00	0,00%
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	1,31	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	8,61	1,23	-1,07%
Articulé	nb	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	35,00	5,00	0,00%
Total véhicules	nb	8,31	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	57,61	8,23	-0,17%
dont mis à disposition par l'AO	nb	8,31	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	57,61	8,23	-0,17%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unifé	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	20,71	20,24	20,31	19,53	19,51	19,46	19,45	139,22	19,89	-0,89%
ETP conduite produits	ETP	20,71	20,24	20,31	19,53	19,51	19,46	19,45	139,22	19,89	-0,89%
ETP conduite sous-traités	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Heures de conduite (par an)	h	29 445	28 967	28 909	28 000	28 000	28 000	28 000	199 321	28 474	-0,72%
Heures de conduite en ligne	h	19 435	19 669	19 669	19 669	19 669	19 669	19 669	137 447	19 635	0,17%
heures produites	h	19 435	19 669	19 669	19 669	19 669	19 669	19 669	137 447	19 635	0,17%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Heures de conduite HLP	h	1 091	1 347	1 345	1 301	1 301	1 301	1 301	8 985	1 284	2,55%
heures produites	h	1 091	1 347	1 345	1 301	1 301	1 301	1 301	8 985	1 284	2,55%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Régulation	h	6 973	6 834	6 780	5 937	5 937	5 937	5 937	44 334	6 334	-2,27%
heures produites	h	6 973	6 834	6 780	5 937	5 937	5 937	5 937	44 334	6 334	-2,27%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Prise et fin de services et prime-temps éventuels	h	1 445	829	828	823	823	823	823	6 595	942	-9,42%
heures produites	h	1 445	829	828	823	823	823	823	6 595	942	-9,42%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Autres Temps (formation, décharges syndicales)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Prime temps éventuelles / Assurance	h	301	288	287	270	270	270	270	1 958	280	-1,54%
heures produites	h	301	288	287	270	270	270	270	1 958	280	-1,54%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Synthèse	h	29 445	28 967	28 909	28 000	28 000	28 000	28 000	199 321,13	28 474,45	-0,72%
Heures produites	h	29 445	28 967	28 909	28 000	28 000	28 000	28 000	199 321,13	28 474,45	-0,72%
Heures sous-traitées	h	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	-
Heures de travail effectif	h	29 144	28 679	28 622	27 730	27 730	27 730	27 730	197 362,89	28 194,70	-0,71%

Offre 2025 -2029

Période	unifé	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	8,133	8,133						
Fréquence HP	min	10 min	15 min	0 min					
Fréquence HC	min	15 min	15 min	0 min					
Début du service	hh:mm	04:40	06:10	00:00					
Fin du service	hh:mm	22:59	22:59	00:00					
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	158	126	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	158	126	0					
Services sous-traités	nb								

0 0 0 0 0 0 0

kms par type de Véhicule en propre	unifé	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	Kms Totaux	109 195	86 012	84 872	54 433	54 433	54 433	54 433	497 810	71 116	-9,47%
Midibus	Kms Totaux					0	0	0	0	0	-
Minibus	Kms Totaux					0	0	0	0	0	-
Autocar	Kms Totaux					0	0	0	0	0	-
Véhicule léger	Kms Totaux	8 856	15 505	15 675	16 803	16 803	16 803	16 803	107 249	15 321	9,58%
Articulé	Kms Totaux	247 247	272 321	273 312	301 638	301 638	301 638	301 638	1 999 431	285 633	2,88%
Total véhicules	Kms Totaux	365 298	373 837	373 859	372 874	372 874	372 874	372 874	2 604 490	372 070	0,00%
dont mis à disposition par l'AO	Kms Totaux	365 298	373 837	373 859	372 874	372 874	372 874	372 874	2 604 490	372 070	0,00%
dont mis à disposition par le délégataire	Kms Totaux								0	0	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	Kms Totaux								0	0	-

kms par type de Véhicule et motorisation en propre	unifé	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard GO	Kms Totaux	107 553	66 500	49 380	19 959	13 608	13 608	7 938	278 546	39 792	0
Bus Std GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	5 670	5 670	810	-
Bus Std élec	Kms Totaux	1 642	19 512	35 492	34 474	40 825	40 825	40 825	213 594	30 513	1
Bus art GO	Kms Totaux	247 247	272 321	273 312	301 638	301 638	301 638	301 638	1 800 272	257 182	0
bus art GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	38 672	199 158	28 451	-
VL	Kms Totaux	8 856	15 505	15 675	16 803	16 803	16 803	16 803	107 249	15 321	0
Total véhicules	Kms Totaux	365 298	373 837	373 859	372 874	372 874	372 874	372 874	2 604 490	372 070	0

Véhicules en propre (dont réserve)	unifé	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	2,33	2,25	2,29	2,22	2,22	2,22	2,22	15,76	2,25	-0,69%
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	1,31	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	8,61	1,23	-1,07%
Articulé	nb	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	37,15	5,42	-0,10%
Total véhicules	nb	9,10	8,89	8,93	8,85	8,85	8,85				

Données générales	
Nom de la ligne	L3
Origine - destination	Gaillard-Fossard/College J.Prévert
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non
Noms des sous-traitants éventuels	SAT
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-traitant
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de

Offre 2023 - 2024										
Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	10,802	10,802							
Fréquence HP	min	15:20	30 min							
Fréquence HC	min	30:45	45 min							
Début du service	hh:mm	05:19	05:30							
Fin du service	hh:mm	23:34	23:01							
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	18,25	17,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Services produits	nb	91	49	0	0	0	0	0	0	0
Services sous-traités	nb	91	49							

Kilomètres											
Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	208 445	228 217	228 217	228 217	228 217	228 217	228 217	1 572 945	224 421	1,29%
Kilomètres produits	km	202 216	204 044	204 578	213 575	213 575	213 575	213 575	1 465 158	209 308	0,78%
Kilomètres sous-traités	km	6 429	24 153	23 639	14 642	14 642	14 642	14 642	112 788	16 113	12,48%
Kilomètres HLP	km	47 884	48 525	56 623	56 623	56 623	56 623	56 623	322 901	46 129	-
Kilomètres produits	km	40 534	41 191	41 645	46 476	46 476	46 476	46 476	309 275	44 182	1,97%
Kilomètres sous-traités	km	1 703	4 492	6 879	10 147	10 147	10 147	10 147	55 844	7 981	29,04%
Kilomètres techniques	km	2 524	2 881	2 882	2 879	2 879	2 879	2 879	19 804	2 829	1,90%
Kilomètres produits	km	2 361	2 264	2 271	2 384	2 384	2 384	2 384	16 431	2 347	0,14%
Kilomètres sous-traités	km	163	617	610	496	496	496	496	3 373	482	17,26%
Kilomètres totaux	km	211 169	278 981	279 623	287 719	287 719	287 719	287 719	1 920 651	274 379	4,52%
Kilomètres produits	km	245 111	247 519	248 495	262 435	262 435	262 435	262 435	1 790 844	255 838	0,98%
Kilomètres sous-traités	km	8 295	31 462	31 128	25 285	25 285	25 285	25 285	172 024	24 575	17,26%

Véhicules											
Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	5,00	4,00	4,00	5,00	5,00	5,00	5,00	33,00	4,71	0,00%
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,98	1,48	1,48	1,57	1,57	1,57	1,57	10,23	1,46	6,91%
articulé	nb	2,00	3,00	3,00	2,00	2,00	2,00	2,00	16,00	2,29	0,00%
Total véhicules	nb	7,98	8,48	8,48	8,57	8,57	8,57	8,57	59,23	8,46	1,02%
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite											
Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	15,22	14,98	15,07	15,23	15,22	15,18	15,17	106,07	15,15	-0,05%
ETP conduite produits	ETP	14,84	13,47	13,58	14,03	14,02	13,98	13,97	97,89	13,98	-0,84%
ETP conduite sous-traités	ETP	0,39	1,50	1,48	1,20	1,20	1,20	1,20	8,19	1,17	17,57%
Heures de conduite (par an)	h	21 670	21 507	21 530	21 892	21 892	21 892	21 892	152 273	21 753	0,15%
Heures de conduite en ligne	h	14 642	14 819	14 819	14 818	14 818	14 818	14 818	103 554	14 792	0,17%
heures produites	h	14 291	13 233	13 265	13 822	13 822	13 822	13 822	96 017	13 717	-0,42%
heures sous-traitées	h	411	1 586	1 554	996	996	996	996	7 537	1 077	13,49%
Heures de conduite HLP	h	1 591	1 808	1 829	2 127	2 127	2 127	2 127	13 738	1 963	4,23%
heures produites	h	1 528	1 549	1 564	1 745	1 745	1 745	1 745	11 620	1 640	1,92%
heures sous-traitées	h	63	259	266	382	382	382	382	2 117	302	29,24%
Régulation	h	4 073	4 024	4 012	3 848	3 848	3 848	3 848	27 501	3 929	-0,81%
heures produites	h	4 004	3 802	3 797	3 754	3 754	3 754	3 754	26 619	3 803	-0,92%
heures sous-traitées	h	69	222	215	94	94	94	94	682	126	4,68%
Prise et fin de services et prime-temps éventuel	h	1 143	662	676	908	908	908	908	6 112	873	-3,23%
heures produites	h	1 112	508	513	600	600	600	600	4 531	647	-8,44%
heures sous-traitées	h	31	154	163	308	308	308	308	1 581	226	38,92%
Autres Temps (formation, décharges syndicales)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temes éventuelles / Assurance	h	221	194	194	190	190	190	190	1 348	195	-2,11%
heures produites	h	221	194	194	190	190	190	190	1 348	195	-2,11%
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	21 670	21 507	21 530	21 892	21 892	21 892	21 892	152 273,30	21 753,33	0,15%
Heures produites	h	21 096	19 286	19 333	20 110	20 110	20 110	20 110	140 155,98	20 022,28	-0,68%
Heures sous-traitées	h	54	2 221	2 197	1 781	1 781	1 781	1 781	12 117,33	1 731,05	12,57%
Heures de travail effectif	h	20 875	19 052	19 139	19 920	19 920	19 920	19 920	138 767,71	19 826,82	-0,67%

Offre 2025 -2029										
Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	10,802	10,802							
Fréquence HP	min	15:20	30 min							
Fréquence HC	min	30:45	45 min							
Début du service	hh:mm	05:19	05:30							
Fin du service	hh:mm	23:34	22:34							
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	18,25	17,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Services produits	nb	91	49	0	0	0	0	0	0	0
Services sous-traités	nb	91	49							

Kilomètres											
Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	208 445	228 217	228 217	228 217	228 217	228 217	228 217	1 572 945	224 421	1,29%
Kilomètres produits	km	202 216	204 044	204 578	213 575	213 575	213 575	213 575	1 465 158	209 308	0,78%
Kilomètres sous-traités	km	6 429	24 153	23 639	14 642	14 642	14 642	14 642	112 788	16 113	12,48%
Kilomètres HLP	km	47 884	48 525	56 623	56 623	56 623	56 623	56 623	322 901	46 129	-
Kilomètres produits	km	40 534	41 191	41 645	46 476	46 476	46 476	46 476	309 275	44 182	1,97%
Kilomètres sous-traités	km	1 703	4 492	6 879	10 147	10 147	10 147	10 147	55 844	7 981	29,04%
Kilomètres techniques	km	2 524	2 881	2 882	2 879	2 879	2 879	2 879	19 804	2 829	1,90%
Kilomètres produits	km	2 361	2 264	2 271	2 384	2 384	2 384	2 384	16 431	2 347	0,14%
Kilomètres sous-traités	km	163	617	610	496	496	496	496	3 373	482	17,26%
Kilomètres totaux	km	211 169	278 981	279 623	287 719	287 719	287 719	287 719	1 920 651	274 379	4,52%
Kilomètres produits	km	245 111	247 519	248 495	262 435	262 435	262 435	262 435	1 790 844	255 838	0,98%
Kilomètres sous-traités	km	8 295	31 462	31 128	25 285	25 285	25 285	25 285	172 024	24 575	17,26%

Véhicules											
Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	5,00	4,00	4,00	5,00	5,00	5,00	5,00	33,00	4,71	0,00%
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,98	1,48	1,48	1,57	1,57	1,57	1,57	10,23	1,46	6,91%
articulé	nb	2,00	3,00	3,00	2,00	2,00	2,00	2,00	16,00	2,29	0,00%
Total véhicules	nb	7,98	8,48	8,48	8,57	8,57	8,57	8,57	59,23	8,46	1,02%
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite											
Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	15,22	14,98	15,07	15,23	15,22	15,18	15,17	106,07	15,15	-0,05%

Données générales

Nom de la ligne	L4		
Origine - destination	Ville-La-Grand - Pas de l'Echelle		
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non		
Noms des sous-traitants éventuels	SAT		
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-		
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de		

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	11,292	10,146						
Fréquence HLP	min	30-45	45-60						
Fréquence HC	min	30-45	45-60						
Début du service	hh:mm	05:40	07:05						
Fin du service	hh:mm	20:52	18:39						
		01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Amplitude	h	15,20	11,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nombre de services quotidien	nb	42	30	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	42	30						
Services sous-traités	nb								

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	77 721	97 399	101 081	152 399	152 399	152 399	152 399	885 798	126 543	10,10%
Kilomètres produits	km	74 055	85 843	84 773	105 385	105 385	105 385	105 385	664 210	95 173	5,17%
Kilomètres sous-traités	km	3 666	11 557	16 309	47 014	47 014	47 014	47 014	219 588	31 370	43,98%
Kilomètres HLP	km	21 865	16 404	16 567	20 471	20 471	20 471	20 471	136 721	19 532	-0,94%
Kilomètres produits	km	20 175	10 915	10 905	15 338	15 338	15 338	15 338	103 347	14 764	-3,84%
Kilomètres sous-traités	km	1 690	5 489	5 662	5 133	5 133	5 133	5 133	33 374	4 768	17,20%
Kilomètres techniques	km	1 028	1 287	1 372	2 163	2 163	2 163	2 163	12 340	1 763	11,22%
Kilomètres produits	km	921	946	933	1 120	1 120	1 120	1 120	7 280	1 040	2,84%
Kilomètres sous-traités	km	107	341	439	1 043	1 043	1 043	1 043	5 059	723	38,42%
Kilomètres totaux	km	100 613	115 091	119 020	175 033	175 033	175 033	175 033	1 034 858	147 837	8,23%
Kilomètres produits	km	95 151	97 704	96 611	121 843	121 843	121 843	121 843	776 838	110 977	3,40%
Kilomètres sous-traités	km	5 463	17 387	22 410	53 190	53 190	53 190	53 190	258 020	36 860	38,42%

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	4,00	3,00	3,00	5,00	5,00	5,00	5,00	30,00	4,29	3,24%
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,32	0,17	0,19	0,63	0,63	0,63	0,63	3,20	0,46	10,14%
Articulé	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	4,32	3,17	3,19	5,63	5,63	5,63	5,63	33,20	4,74	3,86%
dont mis à disposition par l'AO	nb	4,32	3,17	3,19	5,63	5,63	5,63	5,63	33,20	4,74	3,86%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	4,57	6,02	6,24	8,88	8,87	8,86	8,85	52,29	7,47	9,92%
ETP conduite produits	ETP	4,37	5,30	5,26	6,22	6,22	6,20	6,20	39,77	5,68	5,10%
ETP conduite sous-traités	ETP	0,19	0,72	0,98	2,66	2,66	2,66	2,66	12,52	1,79	45,53%
Heures de conduite (par an)	h	6 504	8 650	8 937	12 853	12 853	12 853	12 853	75 504	10 784	10,22%
Heures de conduite en ligne	h	4 013	4 988	5 159	7 621	7 621	7 621	7 621	44 644	6 378	9,59%
heures produites	h	3 851	4 374	4 350	5 623	5 623	5 623	5 623	38 067	5 010	5,56%
heures sous-traitées	h	162	615	809	1 998	1 998	1 998	1 998	9 577	1 368	43,15%
Heures de conduite HLP	h	894	696	714	927	927	927	927	6 010	859	0,51%
heures produites	h	832	465	462	604	604	604	604	4 177	597	-4,47%
heures sous-traitées	h	62	231	251	322	322	322	322	1 833	262	26,55%
Régulation	h	1 146	2 428	2 362	2 383	2 383	2 383	2 383	15 470	2 210	11,02%
heures produites	h	44	126	285	1 414	1 414	1 414	1 414	6 110	873	64,20%
heures sous-traitées	h	1 102	2 302	2 077	969	969	969	969	9 360	1 337	18,03%
Prise et fin de services et prime-temps éventuel	h	347	346	354	432	432	432	432	2 774	396	3,17%
heures produites	h	331	253	245	234	234	234	234	1 767	252	-4,01%
heures sous-traitées	h	16	93	109	198	198	198	198	1 007	144	42,84%
Autres Temps (formation, décharges syndicales)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temes éventuelles / Assurance	h	60	64	64	77	77	77	77	497	71	3,76%
heures produites	h	60	64	64	77	77	77	77	497	71	3,76%
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthese	h	6 504	8 650	8 937	12 853	12 853	12 853	12 853	75 504	10 784	10,22%
Heures produites	h	6 220	7 585	7 483	8 922	8 922	8 922	8 922	56 977,10	8 139,59	5,29%
Heures sous-traitées	h	284	1 065	1 454	3 931	3 931	3 931	3 931	18 527,30	2 644,76	45,53%
Heures de travail effectif	h	6 160	7 521	7 419	8 845	8 845	8 845	8 845	56 480,59	8 068,66	5,30%

Offre 2025 -2029

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	10,644	10,644						
Fréquence HLP	min	30-45	40-45						
Fréquence HC	min	30-45	40-45						
Début du service	hh:mm	06:14	07:03						
Fin du service	hh:mm	21:58	21:38						
		01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Amplitude	h	15,73	14,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nombre de services quotidien	nb	60	40	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	60	40						
Services sous-traités	nb								

0 0 0 0 0 0 0 0

kms par type de Véhicule en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	Kms Totaux	91 615	70 239	70 229	113 129	113 129	113 129	113 129	684 599	97 800	3,04%
Midibus	Kms Totaux				0	0	0	0	0	0	-
Minibus	Kms Totaux				0	0	0	0	0	0	-
Autocar	Kms Totaux				0	0	0	0	0	0	-
Véhicule léger	Kms Totaux	2 166	2 108	2 395	8 714	8 714	8 714	8 714	41 524	5 932	22,01%
Articulé	Kms Totaux	1 371	25 357	23 987	0	0	0	0	50 715	7 245	-100,00%
Total véhicules	Kms Totaux	95 151	97 704	96 611	121 843	121 843	121 843	121 843	776 838	110 977	0,04
dont mis à disposition par l'AO	Kms Totaux	95 151	97 704	96 611	121 843	121 843	121 843	121 843	776 838	110 977	3,40%
dont mis à disposition par le délégataire	Kms Totaux								0	0	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	Kms Totaux								0	0	-

kms par type de Véhicule et motorisation en propre

Véhicules en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard GO	Kms Totaux	90 237	54 305	40 860	41 481	28 282	28 282	16 498	299 945	42 849	0
Bus std GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	11 784	11 784	1 683	-
Bus std elec	Kms Totaux	1 378	15 934	29 368	71 649	84 847	84 847	84 847	372 869	53 267	1
Bus art GO	Kms Totaux	1 371	25 357	23 987	0	0	0	0	50 715	7 245	-1
bus art GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
VL	Kms Totaux	2 166	2 108	2 395	8 714	8 714	8 714	8 714	41 524	5 932	0
Total véhicules	Kms Totaux	95 151	97 704	96 611	121 843	121 843	121 843	121 843	776 838	110 977	0
Véhicules en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	4,67	1,13	1,15	4,44	4,44	4,44	4,44	24,72	3,53	-0,69%
Midibus	nb								0,00	0	

Données générales	
Nom de la ligne	LS
Origine - destination	Château bleu - Bonne/Hôpital Findral
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non
Noms des sous-traitants éventuels	SAT
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-traitant
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de

Offre 2023 - 2024									
Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	18,280	18,280						
Fréquence HP	min	20 min	40 min						
Fréquence HC	min	30 min	40 min						
Début du service	hhmm	05:20	06:55						
Fin du service	hhmm	21:26	22:50						
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidiens	nb	74	48	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	74	48						
Services sous-traités	nb								

Kilomètres											
Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	210 411	242 580	242 580	242 580	242 580	242 580	242 580	1 785 813	255 128	3.21%
Kilomètres produits	km	201 473	165 027	173 540	258 410	258 410	258 410	258 410	1 573 878	224 840	3.40%
Kilomètres sous-traités	km	8 738	97 553	69 041	4 171	4 171	4 171	4 171	212 015	30 288	-10.03%
Kilomètres HLP	km	47 200	71 983	70 525	53 710	53 710	53 710	53 710	404 547	57 792	1.86%
Kilomètres produits	km	44 234	35 929	37 278	50 765	50 765	50 765	50 765	320 501	45 784	1.99%
Kilomètres sous-traités	km	2 966	36 054	33 247	2 945	2 945	2 945	2 945	84 046	12 007	-0.10%
Kilomètres techniques	km	2 432	4 544	4 420	3 145	3 145	3 145	3 145	24 218	3 440	2.43%
Kilomètres produits	km	2 397	1 872	1 975	3 013	3 013	3 013	3 013	18 297	2 414	3.32%
Kilomètres sous-traités	km	35	2 672	2 445	142	142	142	142	5 921	846	-6.86%
Kilomètres totaux	km	210 242	319 108	317 524	319 444	319 444	319 444	319 444	2 214 637	314 380	2.97%
Kilomètres produits	km	248 304	202 829	212 792	312 188	312 188	312 188	312 188	1 912 475	273 239	3.32%
Kilomètres sous-traités	km	11 938	136 279	124 734	7 258	7 258	7 258	7 258	301 982	43 140	-6.85%

Véhicules											
Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy	TCAM
Bus standard	nb	3,00	5,00	5,00	4,00	4,00	4,00	4,00	29,00	4,14	4.20%
Midiibus	nb								0,00	0,00	-
Méribus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,91	1,08	1,04	0,57	0,57	0,57	0,57	5,31	0,76	-6.51%
Articulé	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	3,91	6,08	6,04	4,57	4,57	4,57	4,57	34,31	4,90	2.24%
dont mis à disposition par l'AO	nb	3,91	6,08	6,04	4,57	4,57	4,57	4,57	34,31	4,90	2.24%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite											
Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy	TCAM
EIP Conduite	EIP	10,72	13,34	13,39	13,14	13,13	13,10	13,09	89,83	12,85	2.89%
EIP conduite produits	EIP	10,27	8,26	8,73	12,90	12,88	12,84	12,84	78,73	11,25	3.24%
EIP conduite sous-traités	EIP	0,45	5,10	4,66	0,25	0,25	0,25	0,25	11,10	1,60	-8.13%
Heures de conduite (par an)	h	15 269	19 348	19 330	18 850	18 850	18 850	18 850	129 344	18 481	3.04%
Heures de conduite en ligne	h	9 702	12 017	12 017	12 016	12 016	12 016	12 016	81 801	11 684	3.10%
heures produites	h	9 300	7 307	7 898	11 812	11 812	11 812	11 812	71 953	10 279	3.47%
heures sous-traitées	h	402	4 510	4 119	204	204	204	204	9 849	1 407	-9.25%
Heures de conduite HLP	h	1 873	2 129	2 077	1 486	1 486	1 486	1 486	12 024	1 718	-3.25%
heures produites	h	1 793	1 163	1 165	1 460	1 460	1 460	1 460	9 741	1 392	-3.48%
heures sous-traitées	h	79	967	912	86	86	86	86	2 283	326	-1.84%
Régulation	h	2 776	4 203	4 228	4 449	4 449	4 449	4 449	29 034	4 148	7.32%
heures produites	h	2 592	2 879	2 838	4 441	4 441	4 441	4 441	25 873	3 696	8.00%
heures sous-traitées	h	184	1 324	1 391	28	28	28	28	1 162	162	-20.03%
Prise et fin de services et prime-temps événementiel	h	824	909	893	716	716	716	716	5 488	784	-1.99%
heures produites	h	779	366	393	669	669	669	669	4 214	602	-2.14%
heures sous-traitées	h	45	543	500	46	46	46	46	1 273	182	0.39%
Autres Tems (formation, décharges syndicales)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps évenuelles / Assurances	h	144	110	115	142	142	142	142	1 019	144	1.71%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	15 269	19 348	19 330	18 850	18 850	18 850	18 850	129 344,05	18 480,86	3.06%
Heures produites	h	14 608	11 825	12 426	18 465	18 465	18 465	18 465	112 795,40	16 114,20	3.42%
Heures sous-traitées	h	661	7 543	6 902	385	385	385	385	16 566,65	2 366,66	-8.13%
Heures de travail effectif	h	14 464	11 715	12 313	18 322	18 322	18 322	18 322	111 780,38	15 748,63	3.44%

Offre 2025 - 2029									
Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	18,280	18,280						
Fréquence HP	min	20 min	40 min						
Fréquence HC	min	30 min	40 min						
Début du service	hhmm	05:20	06:55						
Fin du service	hhmm	21:26	22:50						
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidiens	nb	74	48	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	74	48						
Services sous-traités	nb								

Kilomètres											
Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	210 411	242 580	242 580	242 580	242 580	242 580	242 580	1 785 813	255 128	3.21%
Kilomètres produits	km	201 473	165 027	173 540	258 410	258 410	258 410	258 410	1 573 878	224 840	3.40%
Kilomètres sous-traités	km	8 738	97 553	69 041	4 171	4 171	4 171	4 171	212 015	30 288	-10.03%
Kilomètres HLP	km	47 200	71 983	70 525	53 710	53 710	53 710	53 710	404 547	57 792	1.86%
Kilomètres produits	km	44 234	35 929	37 278	50 765	50 765	50 765	50 765	320 501	45 784	1.99%
Kilomètres sous-traités	km	2 966	36 054	33 247	2 945	2 945	2 945	2 945	84 046	12 007	-0.10%
Kilomètres techniques	km	2 432	4 544	4 420	3 145	3 145	3 145	3 145	24 218	3 440	2.43%
Kilomètres produits	km	2 397	1 872	1 975	3 013	3 013	3 013	3 013	18 297	2 414	3.32%
Kilomètres sous-traités	km	35	2 672	2 445	142	142	142	142	5 921	846	-6.86%
Kilomètres totaux	km	210 242	319 108	317 524	319 444	319 444	319 444	319 444	2 214 637	314 380	2.97%
Kilomètres produits	km	248 304	202 829	212 792	312 188	312 188	312 188	312 188	1 912 475	273 239	3.32%
Kilomètres sous-traités	km	11 938	136 279	124 734	7 258	7 258	7 258	7 258	301 982	43 140	-6.85%

Véhicules											
Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy	TCAM
Bus standard	nb	3,00	5,00	5,00	4,00	4,00	4,00	4,00	29,00	4,14	4.20%
Midiibus	nb								0,00	0,00	-
Méribus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,91	1,08	1,04	0,57	0,57	0,57	0,57	5,31	0,76	-6.51%
Articulé	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	3,91	6,08	6,04	4,57	4,57	4,57	4,57	34,31	4,90	2.24%
dont mis à disposition par l'AO	nb	3,91	6,08	6,04	4,57	4,57	4,57	4,57	34,31	4,90	2.24%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite											
Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy	TCAM
EIP Conduite	EIP	10,72	13,34	13,39	13,14	13,13	13,10	13,09	89,83	12,85	2.89%
EIP conduite produits	EIP	10,27	8,26	8,73	12,90	12,88	12,84	12,84	78,73	11,25	3.24%
EIP conduite sous-traités	EIP	0,45	5,10	4,66	0,25	0,25	0,25	0,25	11,10	1,60	-8.

Données générales

Nom de la ligne	L6	
Origine - destination	Près des plans - Gaillard-Fossard	
Ligne exploitée entièrement en direct (ou/non)	non	
Noms des sous-traitants éventuels	SAT	
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-traitant	
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variatlon de	

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	9 459	9 459						
Fréquence HP	min	15 min	30 min						
Fréquence HC	min	30 min	30 min						
Début du service	hh:mm	05:45	07:00						
Fin du service	hh:mm	21:15	21:15						
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidiens	nb	15,50	14,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Services produits	nb	90	56	0	0	0	0	0	0
Services sous-traités	nb								

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	166 468	182 455	182 455	182 455	182 455	182 455	182 455	1 261 199	180 171	1,32%
Kilomètres produits	km	165 700	168 257	167 707	167 707	167 707	167 707	167 707	1 133 988	161 998	-0,67%
Kilomètres sous-traités	km	767	14 198	14 748	24 374	24 374	24 374	24 374	127 211	18 173	63,89%
Kilomètres HLP	km	22 490	33 764	33 943	33 034	33 034	33 034	33 034	222 334	31 762	5,65%
Kilomètres produits	km	22 311	30 453	30 448	26 320	26 320	26 320	26 320	188 493	26 928	2,39%
Kilomètres sous-traités	km	179	3 311	3 495	6 714	6 714	6 714	6 714	33 841	4 834	67,84%
Kilomètres techniques	km	1 850	2 191	2 199	2 347	2 347	2 347	2 347	15 627	2 232	3,46%
Kilomètres produits	km	1 831	1 841	1 834	1 725	1 725	1 725	1 725	12 406	1 772	-0,85%
Kilomètres sous-traités	km	19	350	365	622	622	622	622	3 221	460	64,68%
Kilomètres lotaux	km	190 808	218 410	218 597	217 836	217 836	217 836	217 836	1 499 159	214 166	1,91%
Kilomètres produits	km	189 842	200 551	199 989	186 126	186 126	186 126	186 126	1 334 887	190 698	-0,28%
Kilomètres sous-traités	km	965	17 859	18 608	31 710	31 710	31 710	31 710	164 273	23 468	64,68%

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	14,00	2,00	0,00%
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,73	1,15	1,15	0,86	0,86	0,86	0,86	6,47	0,92	2,42%
Articulé	nb	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	22,00	3,14	-4,03%
Total véhicules	nb	6,73	6,15	6,15	5,86	5,86	5,86	5,86	42,47	6,07	-1,95%
dont mis à disposition par l'AO	nb	6,73	6,15	6,15	5,86	5,86	5,86	5,86	42,47	6,07	-1,95%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
EIP Conduite	EIP	12,31	12,90	12,96	12,79	12,77	12,74	12,74	89,20	12,74	0,49%
EIP conduite produits	EIP	12,26	11,94	11,96	11,07	11,05	11,03	11,02	80,32	11,47	-1,51%
EIP conduite sous-traités	EIP	0,05	0,96	1,00	1,72	1,72	1,72	1,72	8,89	1,27	64,89%
Heures de conduite (par an)	h	17 504	18 503	18 503	18 406	18 406	18 406	18 406	128 134	18 305	0,72%
Heures de conduite en ligne	h	11 275	12 482	12 482	12 482	12 482	12 482	12 482	86 167	12 310	1,46%
heures produites	h	11 221	11 497	11 459	10 789	10 789	10 789	10 789	77 532	11 047	-0,56%
heures sous-traitées	h	53	985	1 023	1 693	1 693	1 693	1 693	8 835	1 262	63,92%
Heures de conduite HLP	h	847	1 297	1 302	1 283	1 283	1 283	1 283	9 580	1 226	6,11%
heures produites	h	841	1 174	1 172	1 024	1 024	1 024	1 024	7 283	1 040	2,86%
heures sous-traitées	h	7	123	131	259	259	259	259	1 297	185	68,66%
Régulation	h	4 334	3 967	3 961	3 866	3 866	3 866	3 866	27 226	3 961	-1,62%
heures produites	h	4 332	3 732	3 716	3 429	3 429	3 429	3 429	25 486	3 641	-3,25%
heures sous-traitées	h	18	234	245	437	437	437	437	2 241	320	65,86%
Prise et fin de services et prime-temps éventuel	h	873	589	591	626	626	626	626	4 557	651	-6,44%
heures produites	h	869	512	509	472	472	472	472	3 778	540	-8,36%
heures sous-traitées	h	4	77	81	154	154	154	154	779	111	67,49%
Autres Temps (formation, décharges syndicale)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles / Assuages	h	174	168	167	148	148	148	148	1 103	158	-2,25%
heures produites	h	174	168	167	148	148	148	148	1 103	158	-2,25%
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	17 504	18 503	18 503	18 406	18 406	18 406	18 406	128 133,63	18 304,80	0,72%
Heures produites	h	17 427	17 084	17 023	15 862	15 862	15 862	15 862	114 981,84	16 425,98	-1,34%
Heures sous-traitées	h	77	1 420	1 480	2 544	2 544	2 544	2 544	13 151,79	1 878,83	64,89%
Heures de travail effectif	h	17 253	16 915	16 856	15 714	15 714	15 714	15 714	113 878,84	16 268,41	-1,33%

Offre 2025 - 2029

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	9 459	9 459						
Fréquence HP	min	15 min	30 min						
Fréquence HC	min	30 min	30 min						
Début du service	hh:mm	05:45	07:00						
Fin du service	hh:mm	21:15	21:15						
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidiens	nb	15,50	14,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Services produits	nb	90	56	0	0	0	0	0	0
Services sous-traités	nb								

0 0 0 0 0 0 0 0

kms par type de Véhicule en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	Kms Totalux	97 561	110 419	109 932	102 403	102 403	102 403	102 403	728 324	104 046	0,72%
Midibus	Kms Totalux				0	0	0	0	0	0	-
Minibus	Kms Totalux				0	0	0	0	0	0	-
Autocar	Kms Totalux				0	0	0	0	0	0	-
Véhicule léger	Kms Totalux	4 923	14 603	14 740	11 915	11 915	11 915	11 915	81 925	11 704	13,46%
Articulé	Kms Totalux	87 359	75 529	75 317	71 608	71 608	71 608	71 608	524 637	74 948	-2,80%
Total véhicules	Kms Totalux	189 842	200 551	199 989	186 126	186 126	186 126	186 126	1 334 887	190 698	0,00%
dont mis à disposition par l'AO	Kms Totalux	189 842	200 551	199 989	186 126	186 126	186 126	186 126	1 334 887	190 698	-0,28%
dont mis à disposition par le délégataire	Kms Totalux								0	0	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	Kms Totalux								0	0	-

mis à disposition par le

kms par type de Véhicule et motorisation en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard GO	Kms Totalux	96 093	85 370	63 960	37 621	25 651	25 651	14 963	349 310	49 901	0
Bus std GNW	Kms Totalux	0	0	0	0	0	0	10 688	10 688	1 527	-
Bus Std elec	Kms Totalux	1 447	25 049	45 979	44 989	74 959	74 959	74 959	348 327	52 618	1
Bus art GO	Kms Totalux	87 359	75 529	75 317	71 608	71 608	71 608	71 608	477 357	68 194	0
bus art GNW	Kms Totalux	0	0	0	0	0	0	9 181	38 099	47 280	6,754
VL	Kms Totalux	4 923	14 603	14 740	11 915	11 915	11 915	11 915	81 925	11 704	0
Total véhicules	Kms Totalux	189 842	200 551	199 989	186 126	186 126	186 126	186 126	1 334 887	190 698	0

Véhicules en leasing

Données générales

Nom de la ligne	L7		
Origine - destination	J.Monnef P+R - Abondance/Machilly		
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non		
Noms des sous-traitants éventuels	SAT		
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-traitant		
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de		

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	14,343	14,343						
Fréquence HP	min	30 min	45 min						
Fréquence HC	min	60 min	45 min						
Début du service	hh:mm	05:20	06:05						
Fin du service	hh:mm	19:20	19:40						
		01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Amplitude	h	14,00	13,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nombre de services quotidien	nb	48	36	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	48	36						
Services sous-traités	nb								

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	75 939	93 270	94 438	115 738	115 738	115 738	115 738	726 798	103 828	4,20%
Kilomètres produits	km	23 109	74 763	72 493	57 758	57 758	57 758	57 758	401 396	57 342	13,98%
Kilomètres sous-traités	km	52 831	18 507	22 145	57 980	57 980	57 980	57 980	325 402	46 486	1,34%
Kilomètres HLP	km	14 741	22 350	22 739	32 886	32 886	32 886	32 886	191 374	27 339	12,15%
Kilomètres produits	km	8 904	16 728	16 776	21 001	21 001	21 001	21 001	126 411	18 059	13,04%
Kilomètres sous-traités	km	5 837	5 622	5 963	11 885	11 885	11 885	11 885	64 963	9 280	10,49%
Kilomètres techniques	km	1 487	1 382	1 439	2 154	2 154	2 154	2 154	12 926	1 847	5,44%
Kilomètres produits	km	313	900	877	757	757	757	757	5 119	731	13,42%
Kilomètres sous-traités	km	1 173	483	562	1 397	1 397	1 397	1 397	7 807	1 115	2,53%
Kilomètres totaux	km	92 167	117 002	118 816	150 778	150 778	150 778	150 778	931 097	133 014	7,28%
Kilomètres produits	km	32 326	92 391	90 146	79 516	79 516	79 516	79 516	532 926	76 132	13,72%
Kilomètres sous-traités	km	59 841	24 611	28 670	71 262	71 262	71 262	71 262	398 171	56 882	2,53%

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	1,00	3,00	3,00	5,00	5,00	5,00	5,00	27,00	3,86	25,85%
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,10	0,12	0,12	0,22	0,22	0,22	0,22	1,22	0,17	12,23%
Articulé	nb	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	7,00	1,00	0,00%
Total véhicules	nb	2,10	4,12	4,12	6,22	6,22	6,22	6,22	35,22	5,03	16,79%
dont mis à disposition par l'AO	nb	2,10	4,12	4,12	6,22	6,22	6,22	6,22	35,22	5,03	16,79%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	3,97	5,71	5,82	7,38	7,38	7,37	7,37	45,00	6,43	9,28%
ETP conduite produits	ETP	1,29	4,60	4,51	4,00	3,99	3,98	3,98	26,35	3,76	17,45%
ETP conduite sous-traités	ETP	2,68	1,10	1,31	3,39	3,39	3,39	3,39	18,65	2,66	3,43%
Heures de conduite (par an)	h	5 796	8 223	8 360	10 742	10 742	10 742	10 742	65 349	9 334	9,21%
Heures de conduite en ligne	h	3 737	4 868	4 950	6 234	6 234	6 234	6 234	38 494	5 499	7,58%
heures produites	h	1 112	3 945	3 824	3 123	3 123	3 123	3 123	21 375	3 054	15,89%
heures sous-traitées	h	2 625	923	1 126	3 111	3 111	3 111	3 111	17 118	2 445	2,46%
Heures de conduite HLP	h	457	827	850	1 284	1 284	1 284	1 284	7 274	1 039	15,92%
heures produites	h	279	624	624	789	789	789	789	4 684	669	16,03%
heures sous-traitées	h	178	203	226	495	495	495	495	2 590	370	15,73%
Régulation	h	1 169	1 918	1 950	2 526	2 526	2 526	2 526	16 141	2 163	11,64%
heures produites	h	337	1 602	1 566	1 540	1 540	1 540	1 540	9 645	1 381	24,24%
heures sous-traitées	h	832	316	384	986	986	986	986	5 496	782	2,46%
Prise et fin de services et prime-temps éventuel	h	416	551	554	654	654	654	654	4 135	591	6,67%
heures produites	h	89	362	346	231	231	231	231	1 722	246	14,57%
heures sous-traitées	h	327	190	208	423	423	423	423	2 413	345	3,74%
Autres Temps (formation, décharges syndicales)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles / Assurance	h	17	58	56	43	43	43	43	303	43	13,92%
heures produites	h	17	58	56	43	43	43	43	303	43	13,92%
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	5 796	8 223	8 360	10 742	10 742	10 742	10 742	65 349	9 335	9,21%
Heures produites	h	1 835	6 590	6 416	5 727	5 727	5 727	5 727	37 482	5 392	17,44%
Heures sous-traitées	h	3 962	1 632	1 944	5 016	5 016	5 016	5 016	27 607	3 942	3,43%
Heures de travail effectif	h	1 817	6 532	6 360	5 684	5 684	5 684	5 684	37 445	5 349	17,69%

Offre 2025 - 2029

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	14,343	14,343						
Fréquence HP	min	20 min	45 min						
Fréquence HC	min	30 min	45 min						
Début du service	hh:mm	05:15	06:05						
Fin du service	hh:mm	21:45	21:35						
		01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Amplitude	h	16,50	15,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nombre de services quotidien	nb	68	40	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	68	40						
Services sous-traités	nb								

0 0 0 0 0 0 0

kms par type de Véhicule en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	Kms Totaux	19 448	59 407	58 109	64 151	64 151	64 151	64 151	393 548	56 224	18,59%
Midibus	Kms Totaux								0	0	-
Minibus	Kms Totaux								0	0	-
Autocar	Kms Totaux								0	0	-
Véhicule léger	Kms Totaux	663	1 502	1 590	3 046	3 046	3 046	3 046	15 938	2 277	24,32%
Articulé	Kms Totaux	12 214	31 482	30 446	12 319	12 319	12 319	12 319	123 421	17 632	0,12%
Total véhicules	Kms Totaux	32 326	92 391	90 146	79 516	79 516	79 516	79 516	532 926	76 132	0,12%
dont mis à disposition par l'AO	Kms Totaux	32 326	92 391	90 146	79 516	79 516	79 516	79 516	532 926	76 132	13,72%
dont mis à disposition par le délégataire	Kms Totaux								0	0	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	Kms Totaux								0	0	-

kms par type de Véhicule et motorisation en propre

	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard GO	Kms Totaux	19 156	45 930	33 809	23 522	16 038	16 038	9 355	163 848	23 407	0
Bus std GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	6 682	6 682	965	-
Bus std élec	Kms Totaux	292	13 477	24 300	46 629	48 113	48 113	48 113	223 038	31 845	1
Bus art GO	Kms Totaux	12 214	31 482	30 446	12 319	12 319	12 319	12 319	115 287	16 470	0
bus art GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	1 579	6 555	8 134	1 162	1 162	-
VL	Kms Totaux	663	1 502	1 590	3 046	3 046	3 046	3 046	15 938	2 277	0

Véhicules en propre

	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	0,00	2,25	2,29	1,11	1,11	1,11	1,11	8,99	1,28	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00		

Données générales	
Nom de la ligne	L8
Origine - destination	Vétraz-Chef Lieu - Cranves-Sales
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non
Noms des sous-traitants éventuels	SAT
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-traitant
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de

Offre 2023 - 2024									
Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	11,891	11,891						
Fréquence HP	min	40 min	40 min						
Fréquence HC	min	40 min	40 min						
Début du service	hh:mm	05:30	07:00						
Fin du service	hh:mm	19:15	19:45						
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	55	40	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	55	40						
Services sous-traités	nb								

Kilomètres											
Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	139 023	174 029	179 187	224 646	224 646	224 646	224 646	1 392 821	198 974	7,10%
Kilomètres produits	km	130 792	176 029	177 841	199 743	199 743	199 743	199 743	1 283 633	183 376	6,24%
Kilomètres sous-traités	km	8 231	0	1 346	24 903	24 903	24 903	24 903	109 188	15 598	17,14%
Kilomètres HLP	km	19 683	15 199	16 054	27 734	27 734	27 734	27 734	161 873	23 125	5,02%
Kilomètres produits	km	17 585	15 199	15 742	21 966	21 966	21 966	21 966	136 391	19 484	3,23%
Kilomètres sous-traités	km	2 098	0	312	5 768	5 768	5 768	5 768	25 482	3 640	15,54%
Kilomètres techniques	km	1 454	1 836	1 889	2 708	2 708	2 708	2 708	16 213	2 316	7,30%
Kilomètres produits	km	1 448	1 836	1 856	2 095	2 095	2 095	2 095	13 519	1 931	5,42%
Kilomètres sous-traités	km	207	0	33	613	613	613	613	2 693	385	16,82%
Kilomètres totaux	km	140 340	193 045	197 129	255 088	255 088	255 088	255 088	1 570 907	224 415	6,86%
Kilomètres produits	km	149 825	193 065	195 438	223 804	223 804	223 804	223 804	1 433 543	204 792	5,90%
Kilomètres sous-traités	km	10 536	0	1 691	31 284	31 284	31 284	31 284	137 364	19 623	16,82%

Véhicules											
Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	4,00	4,00	25,00	3,57	4,20%
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,53	0,60	0,62	0,88	0,88	0,88	0,88	5,29	0,76	7,59%
Articulé	nb	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	0,57	-
Total véhicules	nb	3,53	3,60	3,62	5,88	5,88	5,88	5,88	34,29	4,90	7,57%
dont mis à disposition par l'AO	nb	3,53	3,60	3,62	5,88	5,88	5,88	5,88	34,29	4,90	7,57%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite											
Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	7,76	8,16	8,41	11,34	11,35	11,33	11,32	69,49	9,94	5,54%
ETP conduite produits	ETP	7,23	8,16	8,31	9,44	9,43	9,40	9,40	61,37	8,77	3,83%
ETP conduite sous-traités	ETP	0,53	0,00	0,10	1,92	1,92	1,92	1,92	8,33	1,19	20,66%

Heures de conduite (par an)											
Heures de conduite	h	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Heures de conduite en ligne	h	11 064	11 485	11 979	16 373	16 373	16 373	16 373	100 223	14 318	5,76%
heures produites	h	7 478	8 535	8 702	11 175	11 175	11 175	11 175	69 415	9 914	5,91%
heures sous-traitées	h	420	0	83	1 531	1 531	1 531	1 531	6 676	954	18,39%
Heures de conduite HLP	h	741	567	598	1 043	1 043	1 043	1 043	6 078	868	5,00%
heures produites	h	660	567	585	809	809	809	809	5 047	721	2,96%
heures sous-traitées	h	82	0	13	234	234	234	234	1 032	147	16,25%
Régulation	h	2 113	2 180	2 261	3 515	3 515	3 515	3 515	20 613	2 945	7,54%
heures produites	h	1 932	2 180	2 212	2 605	2 605	2 605	2 605	16 763	2 395	4,21%
heures sous-traitées	h	180	0	49	910	910	910	910	3 850	550	28,14%
Prise et fin de services et prime-temps éventuel	h	426	278	292	508	508	508	508	3 228	461	-2,94%
heures produites	h	546	278	283	338	338	338	338	2 461	352	-6,62%
heures sous-traitées	h	80	0	9	170	170	170	170	767	110	11,42%
Autres Temps (formation, décharges syndicales)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Prime temps éventuelles / Assurance	h	109	125	126	133	133	133	133	890	127	2,88%
heures produites	h	109	125	126	133	133	133	133	890	127	2,88%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Synthèse	h	11 064	11 485	11 979	16 373	16 373	16 373	16 373	100 223,34	14 317,42	5,76%
Heures produites	h	10 275	11 685	11 825	13 528	13 528	13 528	13 528	87 899,03	12 557,00	4,01%
Heures sous-traitées	h	791	-	154	2 845	2 845	2 845	2 845	12 324,31	1 760,42	20,06%
Heures de travail effectif	h	10 160	11 360	11 700	13 396	13 396	13 396	13 396	87 009,16	12 429,88	4,02%

Offre 2025 -2029									
Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	11,891	11,891						
Fréquence HP	min	15 min	40 min						
Fréquence HC	min	30 min	40 min						
Début du service	hh:mm	05:30	06:15						
Fin du service	hh:mm	21:45	21:15						
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	16,25	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Services produits	nb	90	46						
Services sous-traités	nb								

Kilomètres											
Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	139 023	174 029	179 187	224 646	224 646	224 646	224 646	1 392 821	198 974	7,10%
Kilomètres produits	km	130 792	176 029	177 841	199 743	199 743	199 743	199 743	1 283 633	183 376	6,24%
Kilomètres sous-traités	km	8 231	0	1 346	24 903	24 903	24 903	24 903	109 188	15 598	17,14%
Kilomètres HLP	km	19 683	15 199	16 054	27 734	27 734	27 734	27 734	161 873	23 125	5,02%
Kilomètres produits	km	17 585	15 199	15 742	21 966	21 966	21 966	21 966	136 391	19 484	3,23%
Kilomètres sous-traités	km	2 098	0	312	5 768	5 768	5 768	5 768	25 482	3 640	15,54%
Kilomètres techniques	km	1 454	1 836	1 889	2 708	2 708	2 708	2 708	16 213	2 316	7,30%
Kilomètres produits	km	1 448	1 836	1 856	2 095	2 095	2 095	2 095	13 519	1 931	5,42%
Kilomètres sous-traités	km	207	0	33	613	613	613	613	2 693	385	16,82%
Kilomètres totaux	km	140 340	193 045	197 129	255 088	255 088	255 088	255 088	1 570 907	224 415	6,86%
Kilomètres produits	km	149 825	193 065	195 438	223 804	223 804	223 804	223 804	1 433 543	204 792	5,90%
Kilomètres sous-traités	km	10 536	0	1 691	31 284	31 284	31 284	31 284	137 364	19 623	16,82%

Véhicules											
Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	4,00	4,00	25,00	3,57	4,20%
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,53	0,60	0,62	0,88	0,88	0,88	0,88	5,29	0,76	7,59%
Articulé	nb	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	0,57	-
Total véhicules	nb	3,53	3,60	3,62	5,88	5,88	5,88	5,88	34,29	4,90	7,57%
dont mis à disposition par l'AO	nb										

Données générales

Nom de la ligne	L9		
Origine - destination	Cranves-Sales - J. Monnet (via Vétraz-centre)		
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non		
Noms des sous-traitants éventuels	SAT		
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-traitant		
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de		

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	7,832	7,832						
Fréquence HP	min	30 min	60 min						
Fréquence HC	min	60 min	60 min						
Début du service	hh:mm	06:00	06:00						
Fin du service	hh:mm	19:00	19:00						
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidiens	nb	40	20	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	40	20						
Services sous-traités	nb								

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	5 102	73 529	74 949	99 791	99 791	99 791	99 791	552 745	78 964	52,92%
Kilomètres produits	km	2 023	37 417	36 144	13 881	13 881	13 881	13 881	131 106	18 729	31,67%
Kilomètres sous-traités	km	3 080	36 113	38 805	85 911	85 911	85 911	85 911	421 639	60 234	60,88%
Kilomètres HLP	km	1 011	13 968	14 616	25 818	25 818	25 818	25 818	132 869	18 981	58,86%
Kilomètres produits	km	330	6 132	5 878	1 280	1 280	1 280	1 280	17 459	2 494	21,36%
Kilomètres sous-traités	km	681	7 836	8 739	24 538	24 538	24 538	24 538	115 410	16 487	66,87%
Kilomètres techniques	km	98	1 297	1 354	2 361	2 361	2 361	2 361	12 192	1 742	57,59%
Kilomètres produits	km	23	418	404	152	152	152	152	1 451	207	31,25%
Kilomètres sous-traités	km	75	879	951	2 209	2 209	2 209	2 209	10 741	1 534	62,07%
Kilomètres totaux	km	8 211	88 795	90 920	127 970	127 970	127 970	127 970	697 805	97 686	54,07%
Kilomètres produits	km	2 375	43 967	42 426	15 312	15 312	15 312	15 312	150 016	21 431	30,50%
Kilomètres sous-traités	km	3 836	44 828	48 494	112 658	112 658	112 658	112 658	547 789	78 256	62,07%

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb		2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	0,57	-
Midibus	nb				2,00	2,00	2,00	2,00	8,00	1,14	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,01	0,14	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,28	0,04	-100,00%
Articulé	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	0,01	2,14	2,13	2,00	2,00	2,00	2,00	12,28	1,75	103,56%
dont mis à disposition par l'AO	nb	0,01	2,14	2,13	2,00	2,00	2,00	2,00	12,28	1,75	103,56%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	0,26	3,72	3,81	5,18	5,18	5,18	5,18	28,50	4,07	53,25%
ETP conduite produits	ETP	0,10	1,87	1,82	0,68	0,68	0,67	0,67	6,49	0,93	31,02%
ETP conduite sous-traités	ETP	0,16	1,85	1,99	4,50	4,50	4,50	4,50	22,01	3,14	61,22%
Heures de conduite (par an)	h	380	5 414	5 534	7 635	7 635	7 635	7 635	41 868	5 981	53,51%
Heures de conduite en ligne	h	199	2 863	2 935	4 194	4 194	4 194	4 194	22 771	3 253	54,60%
heures produites	h	79	1 459	1 409	533	533	533	533	5 079	726	31,40%
heures sous-traitées	h	120	1 404	1 526	3 661	3 661	3 661	3 661	17 692	2 527	62,88%
Heures de conduite HLP	h	40	540	567	1 043	1 043	1 043	1 043	5 317	760	59,43%
heures produites	h	13	247	236	56	56	56	56	718	103	22,60%
heures sous-traitées	h	27	293	331	987	987	987	987	4 599	657	67,67%
Régulation	h	113	1 458	1 454	1 575	1 575	1 575	1 575	9 725	1 389	45,69%
heures produites	h	47	861	832	325	325	325	325	3 040	434	32,04%
heures sous-traitées	h	67	798	822	1 250	1 250	1 250	1 250	6 685	955	52,04%
Prise et fin de services et prime-temps éventuel	h	27	332	388	816	816	816	816	3 981	569	62,45%
heures produites	h	5	89	87	49	49	49	49	379	54	39,37%
heures sous-traitées	h	23	243	271	767	767	767	767	3 603	515	65,55%
Autres Temps (formation, décharges syndicales)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles / Assurance	h	1	21	21	7	7	7	7	72	10	29,16%
heures produites	h	1	21	21	7	7	7	7	72	10	29,16%
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	380	5 414	5 534	7 635	7 635	7 635	7 635	41 867,92	5 981,13	53,51%
Heures produites	h	145	2 676	2 584	971	971	971	971	9 286,94	1 326,99	31,25%
Heures sous-traitées	h	235	2 738	2 950	6 664	6 664	6 664	6 664	32 578,98	4 654,14	61,22%
Heures de travail effectif	h	144	2 655	2 564	964	964	964	964	9 216,46	1 316,64	31,26%

Offre 2025 -2029

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	16,075	16,075						
Fréquence HP	min	30 min	60 min						
Fréquence HC	min	60 min	60 min						
Début du service	hh:mm	06:00	06:00						
Fin du service	hh:mm	19:00	19:00						
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidiens	nb	40	20	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb	40	20						
Services sous-traités	nb								

0 0 0 0 0 0 0

kms par type de Véhicule en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	Kms Totaux	1 606	29 718	28 939	15 312	15 312	15 312	15 312	121 511	17 359	38,00%
Midibus	Kms Totaux				0	0	0	0	0	0	-
Minibus	Kms Totaux				0	0	0	0	0	0	-
Autocar	Kms Totaux				0	0	0	0	0	0	-
Véhicule léger	Kms Totaux	93	1 752	1 665	0	0	0	0	3 510	501	-100,00%
Articulé	Kms Totaux				0	0	0	0	0	0	-
Total véhicules	Kms Totaux	2 375	43 967	42 426	15 312	15 312	15 312	15 312	150 016	21 431	30,50%
dont mis à disposition par l'AO	Kms Totaux	2 375	43 967	42 426	15 312	15 312	15 312	15 312	150 016	21 431	30,50%
dont mis à disposition par le délégataire	Kms Totaux								0	0	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	Kms Totaux								0	0	-

kms par type de Véhicule et motorisation en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard GO	Kms Totaux	1 582	22 976	16 837	5 614	3 828	3 828	2 233	56 899	8 128	0
Bus std GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	1 595	1 595	228	-
Bus Std elec	Kms Totaux	24	4 742	12 102	9 698	11 484	11 484		43 017	9 602	1
Bus art GO	Kms Totaux	676	12 497	11 821	0	0	0	0	24 994	3 571	-1
bus art GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
VL	Kms Totaux	93	1 752	1 665	0	0	0	0	3 510	501	-1
Total véhicules	Kms Totaux	2 375	43 967	42 426	15 312	15 312	15 312	15 312	150 016	21 431	0
Véhicules en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb		1,13	1,15	0,00	0,00	0,00	0,00	2,27	0,32	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,14	0,14	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41	0,06	-100,00%
articulé	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules											

Données générales

Nom de la ligne	DA			
Origine - destination	Près-des-Plans - Gaillard-Fossard			
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	oui			
Noms des sous-traitants éventuels				
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)				
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant				

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km			13,821					
Fréquence HP	min			30 min					
Fréquence HC	min			30 min					
Début du service	hh:mm			06:48					
Fin du service	hh:mm			20:40					
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	0	0	52	0	0	0	0	0
Services produits	nb			52					
Services sous-traités	nb								

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	43 450	43 008	43 008	43 008	43 008	43 008	43 008	301 496	43 071	-0,15%
Kilomètres produits	km	43 450	43 008	43 008	43 008	43 008	43 008	43 008	301 496	43 071	-0,15%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres HLP	km	1 457	976	979	985	985	985	985	7 354	1 051	-5,43%
Kilomètres produits	km	1 457	976	979	985	985	985	985	7 354	1 051	-5,43%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres techniques	km	439	433	433	433	433	433	433	3 039	434	-0,19%
Kilomètres produits	km	439	433	433	433	433	433	433	3 039	434	-0,19%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres totaux	km	45 346	44 417	44 420	44 426	44 426	44 426	44 426	311 889	44 556	-0,29%
Kilomètres produits	km	45 346	44 417	44 420	44 426	44 426	44 426	44 426	311 889	44 556	-0,29%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,15	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,44	0,06	-14,98%
Articulé	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	0,15	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,44	0,06	-14,98%
dont mis à disposition par l'AO	nb	0,15	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,44	0,06	-14,98%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	2,27	2,24	2,26	2,24	2,24	2,23	2,23	15,71	2,24	-0,27%
ETP conduite produits	ETP	2,27	2,24	2,26	2,24	2,24	2,23	2,23	15,71	2,24	-0,27%
ETP conduite sous-traités	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Heures de conduite (par an)	h	3 231	3 212	3 212	3 210	3 210	3 210	3 210	22 494	3 213	-0,09%
Heures de conduite en ligne	h	2 456	2 456	2 456	2 456	2 456	2 456	2 456	17 192	2 456	0,00%
heures produites	h	2 456	2 456	2 456	2 456	2 456	2 456	2 456	17 192	2 456	0,00%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Heures de conduite HLP	h	65	48	48	48	48	48	48	353	50	-4,29%
heures produites	h	65	48	48	48	48	48	48	353	50	-4,29%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Régulation	h	588	588	588	588	588	588	588	4 116	588	0,00%
heures produites	h	588	588	588	588	588	588	588	4 116	588	0,00%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Prise et fin de services et prime-temps éventuelle	h	83	84	84	84	84	84	84	587	84	0,10%
heures produites	h	83	84	84	84	84	84	84	587	84	0,10%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Autres Temps (formation, décharges syndicales)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Prime temps éventuelles / Assurance	h	38	36	36	34	34	34	34	245	35	-1,70%
heures produites	h	38	36	36	34	34	34	34	245	35	-1,70%
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Synthèse	h	3 231	3 212	3 212	3 210	3 210	3 210	3 210	22493,61	3213,37	-0,09%
Heures produites	h	3 231	3 212	3 212	3 210	3 210	3 210	3 210	22493,61	3213,37	-0,09%
Heures sous-traitées	h	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	-
Heures de travail effectif	h	3 193	3 176	3 176	3 176	3 176	3 176	3 176	22248,63	3178,38	-0,07%

Offre 2025 -2029

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km			13,821					
Fréquence HP	min			30 min					
Fréquence HC	min			30 min					
Début du service	hh:mm			06:48					
Fin du service	hh:mm			20:40					
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	0	0	52	0	0	0	0	0
Services produits	nb			52					
Services sous-traités	nb								

0 0 0 0 0 0 0 0

kms par type de Véhicule en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	Kms Totaux	44 344	43 768	43 768	43 768	43 768	43 768	43 768	306 951	43 850	-0,19%
Midibus	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Minibus	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Autocar	Kms Totaux	1 002	649	652	659	659	659	659	4 938	705	-5,82%
Véhicule léger	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Articulé	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Total véhicules	Kms Totaux	45 346	44 417	44 420	44 426	44 426	44 426	44 426	311 889	44 556	0,00%
dont mis à disposition par l'AO	Kms Totaux	45 346	44 417	44 420	44 426	44 426	44 426	44 426	311 889	44 556	-0,29%
dont mis à disposition par le délégataire	Kms Totaux								0	0	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	Kms Totaux								0	0	-

kms par type de Véhicule et motorisation en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard GO	Kms Totaux	43 677	33 839	25 465	16 048	10 942	10 942	6 383	147 296	21 042	0
Bus std GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	4 559	4 559	451	-
Bus Std elec	Kms Totaux	667	9 929	18 303	27 790	32 826	32 826	32 826	155 096	22 157	1
Bus art GO	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
bus art GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
VL	Kms Totaux	1 002	649	652	659	659	659	659	4 938	705	0
Total véhicules	Kms Totaux	45 346	44 417	44 420	44 426	44 426	44 426	44 426	311 889	44 556	-0,29%

Véhicules en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,34	0,05	-0,99%
articulé	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,34	0,05	-0,99%
dont mis à disposition par l'AO	nb	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,34	0,05	-0,99%
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,0	

Données générales

Nom de la ligne	Chal' Express (traitée en IAD)			
Origine - destination	0			
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)				
Noms des sous-traitants éventuels				
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)				
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant				

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km								
Fréquence HP	min								
Fréquence HC	min								
Début du service	hh:mm								
Fin du service	hh:mm								
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	0	0	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb								
Services sous-traités	nb								

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km										
Kilomètres sous-traités	km										
Kilomètres HLP	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km										
Kilomètres sous-traités	km										
Kilomètres techniques	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km										
Kilomètres sous-traités	km										
Kilomètres totaux	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km										
Kilomètres sous-traités	km										

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb								0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb								0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb								0,00	0,00	-
Articulé	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
ETP conduite produits	ETP								0,00	0,00	-
ETP conduite sous-traités	ETP								0,00	0,00	-
Heures de conduite (par an)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Heures de conduite en ligne	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Heures de conduite HLP	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Régulation	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prise et fin de services et prime-temps éventuel	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Autres Temps (formation, décharges syndicales)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temes éventuelles / Assurance	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	-
Heures produites	h								0,00	0,00	-
Heures sous-traitées	h								0,00	0,00	-
Heures de travail effectif	h								0,00	0,00	-

Offre 2025 - 2029

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km								
Fréquence HP	min								
Fréquence HC	min								
Début du service	hh:mm								
Fin du service	hh:mm								
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	0	0	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb								
Services sous-traités	nb								

0 0 0 0 0 0 0 0

kms par type de Véhicule	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	Kms Totaux								0,00	0,00	-
Midibus	Kms Totaux								0,00	0,00	-
Minibus	Kms Totaux								0,00	0,00	-
Autocar	Kms Totaux								0,00	0,00	-
Véhicule léger	Kms Totaux								0,00	0,00	-
Articulé	Kms Totaux								0,00	0,00	-
Total véhicules	Kms Totaux	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
dont mis à disposition par l'AO	Kms Totaux								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	Kms Totaux								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	Kms Totaux								0,00	0,00	-

Synthèse sur une année de référence

Kilomètres	unité	LR T2	LR3	LR4	LR5	LR6	LR7	LR8	LR9	LR DA	L chal
Kilomètres commerciaux	km	337 459	228 217	97 399	262 590	182 455	93 270	176 029	73 529	43 008	0
Kilomètres produits	km	337 459	204 064	85 843	165 027	148 257	74 763	176 029	37 417	43 008	0
Kilomètres sous-traités	km	0	24 153	11 557	97 563	14 198	18 507	0	36 113	0	0
Kilomètres HLP	km	32 630	47 884	16 404	71 983	33 764	22 350	15 199	13 968	974	0
Kilomètres produits	km	32 630	41 191	10 915	35 929	30 453	16 728	15 199	6 132	974	0
Kilomètres sous-traités	km	0	6 692	5 489	36 054	3 311	5 622	0	7 836	0	0
Kilomètres techniques	km	3 548	2 881	1 287	4 544	2 191	1 382	1 836	1 297	433	0
Kilomètres produits	km	3 548	2 264	946	1 872	1 841	900	1 836	418	433	0
Kilomètres sous-traités	km	0	617	341	2 672	350	483	0	879	0	0
Kilomètres totaux	km	373 837	278 981	115 091	339 108	218 410	117 002	193 065	88 795	44 417	0
Kilomètres produits	km	373 837	247 519	97 704	202 829	200 551	92 391	193 065	43 967	44 417	0
Kilomètres sous-traités	km	0	31 462	17 387	136 279	17 859	24 611	0	44 828	0	0

D30
D31
D33
D34
D36
D37

Véhicules	unité	LR1	LR2	LR3	LR4	LR5	LR6	LR7	LR8	LR9	L10
Bus standard	nb	2,00	4,00	3,00	5,00	2,00	3,00	3,00	2,00	0,00	0,00
Midibus	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Minibus	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autocar	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Véhicule léger	nb	1,22	1,48	0,17	1,08	1,15	0,12	0,60	0,14	0,05	0,00
Articulé	nb	5,00	3,00	0,00	0,00	3,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total véhicules	nb	8,22	8,48	3,17	6,08	6,15	4,12	3,60	2,14	0,05	0,00

D45
D46
D47
D48
D49
D50

Personnel	unité	LR1	LR2	LR3	LR4	LR5	LR6	LR7	LR8	LR9	L10
ETP Conduite	ETP	20,24	14,98	6,02	13,36	12,90	5,71	8,16	3,72	2,24	0,00
ETP conduite produits	ETP	20,24	13,47	5,30	8,26	11,94	4,60	8,16	1,87	2,24	0,00
ETP conduite sous-traités	ETP	0,00	1,50	0,72	5,10	0,96	1,10	0,00	1,85	0,00	0,00

D61
D62

Synthèse heures de conduite	h	28967	21507	8450	19368	18503	8223	11685	5414	3212	0
Heures produites	h	28967	19286	7585	11825	17084	6590	11685	2676	3212	0
Heures sous-traitées	h	0	2221	1065	7543	1420	1632	0	2738	0	0

D85
D86

Synthèse lignes régulières sur la durée du contrat

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	1 261 080	1 494 146	1 503 774	1 546 492	1 646 492	1 646 492	1 646 492	10 846 969	1 549 281	3,88%
Kilomètres produits	km	1 177 339	1 292 065	1 297 741	1 387 498	1 387 498	1 387 498	1 387 498	9 817 139	1 331 020	2,37%
Kilomètres sous-traités	km	83 741	202 081	206 033	258 994	258 994	258 994	258 994	1 029 830	218 261	17,50%
Kilomètres HLP	km	198 132	255 159	256 401	282 952	282 952	282 952	282 952	1 841 700	263 100	5,22%
Kilomètres produits	km	182 977	190 155	192 305	215 821	215 821	215 821	215 821	1 428 722	204 103	2,39%
Kilomètres sous-traités	km	15 154	65 004	64 096	67 131	67 131	67 131	67 131	412 978	58 997	23,69%
Kilomètres techniques	km	15 240	19 401	19 535	21 727	21 727	21 727	21 727	141 083	20 155	5,20%
Kilomètres produits	km	13 262	14 059	14 129	15 204	15 204	15 204	15 204	102 267	14 610	1,97%
Kilomètres sous-traités	km	1 978	5 342	5 407	6 522	6 522	6 522	6 522	38 816	5 545	18,58%
Kilomètres totaux	km	1 474 452	1 768 706	1 779 910	1 951 171	1 951 171	1 951 171	1 951 171	12 827 752	1 832 536	4,08%
Kilomètres produits	km	1 373 578	1 496 280	1 504 175	1 618 524	1 618 524	1 618 524	1 618 524	10 848 128	1 549 733	2,37%
Kilomètres sous-traités	km	100 873	272 426	275 735	332 647	332 647	332 647	332 647	1 979 624	282 803	18,58%

14,1%
14,4%
13,2%
15,5%
14,1%
22,8%
FAUX
14,4%

1 862 625

Véhicules en pointe	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	20,00	24,00	24,00	27,00	27,00	27,00	27,00	176,00	25,14	4,38%
Midibus	nb	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00	2,00	8,00	1,14	-
Minibus	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Autocar	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	5,05	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	41,05	5,86	2,50%
bus articulé	nb	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	84,00	12,00	0,00%
Total véhicules	nb	37,05	42,00	42,00	47,00	47,00	47,00	47,00	309,05	44,15	3,44%
dont mis à disposition par l'AO	nb	37,05	42,00	42,00	47,00	47,00	47,00	47,00	309,05	44,15	3,44%
dont mis à disposition par le délégataire	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	77,78	87,32	88,27	95,74	95,66	95,45	95,40	635,62	90,80	2,94%
ETP conduite produits	ETP	73,33	76,09	76,72	80,10	80,02	79,81	79,76	545,84	77,98	1,21%
ETP conduite sous-traités	ETP	4,45	11,23	11,54	15,64	15,64	15,64	15,64	89,78	12,83	19,67%

Synthèse heures de conduite	h	110 865	125 528	126 295	137 961	137 961	137 961	137 961	914 533	130 648	3,17%
Heures produites	h	104 281	108 909	109 213	114 815	114 815	114 815	114 815	781 665	111 666	1,38%
Heures sous-traitées	h	6 584	16 619	17 082	23 146	23 146	23 146	23 146	132 867	18 981	19,67%
Heures de travail effectif	h	103 216	107 844	108 148	113 750	113 750	113 750	113 750	774 210	110 601	1,40%

kms par type de Véhicule en propre	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.
Bus standard	Kms Totaux	921 244	894 669	900 267	978 948	978 948	978 948	978 948	6 631 972	947 425
Midibus	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minibus	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autocar	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicule léger	Kms Totaux	34 116	74 278	77 173	82 906	82 906	82 906	82 906	519 190	74 170
Articulé	Kms Totaux	418 219	525 333	526 735	556 670	556 670	556 670	556 670	3 696 966	528 138
Total véhicule	Kms Totaux	1 373 578	1 496 280	1 504 175	1 618 524	1 618 524	1 618 524	1 618 524	10 848 128	1 549 733
dont mis à disposition par l'AO	Kms Totaux	1 373 578	1 496 280	1 504 175	1 618 524	1 618 524	1 618 524	1 618 524	10 848 128	1 549 733
dont mis à disposition par le délégataire	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
dont mis à disposition par le sous-traitant	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00

kms par type de Véhicule et motorisation	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.
Bus standard GO	Kms Totaux	907 391	691 711	523 792	358 948	244 737	244 737	142 763	3 114 079	444 868
Bus std GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	0	0	101 974	14 568
Bus Std elec	Kms Totaux	13 853	202 957	376 475	620 001	734 211	734 211	734 211	3 415 920	487 989
Bus art GO	Kms Totaux	418 219	525 333	526 735	556 670	556 670	485 302	260 493	3 329 421	475 632
bus art GNV	Kms Totaux	0	0	0	0	0	71 368	296 177	367 545	52 506
VL	Kms Totaux	34 116	74 278	77 173	82 906	82 906	82 906	82 906	519 190	74 170
Total véhicules	Kms Totaux	1 373 578	1 496 280	1 504 175	1 618 524	1 618 524	1 618 524	1 618 524	10 848 128	1 549 733

Véhicules en propre, vc réserves	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.
Bus standard	nb	22,17	18,00	18,33	20,00	20,00	20,00	20,00	138,50	19,79

Synthèse sur une année de référence

		Altéa	PEV	Lingne 7	Etrembière	Chal'Express
Kilomètres	unité	LV1	LV2	LV3	LV4	LV5
Kilomètres commerciaux	km	24 649	22 290	5 088	2 944	2 002
Kilomètres produits	km	24 649	22 290	5 088	0	0
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	2 944	2 002
Kilomètres HLP	km	36 973	33 435	7 632	0	0
Kilomètres produits	km	36 973	33 435	7 632	0	0
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0
Kilomètres techniques	km	616	557	127	0	0
Kilomètres produits	km	616	557	127	0	0
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0
Kilomètres totaux	km	62 238	56 282	12 847	2 944	2 002
Kilomètres produits	km	62 238	56 282	12 847	0	0
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	2 944	2 002
Véhicules	unité	LV1	LV2	LV3	LV4	LV5
Bus standard	nb	0	0	0	0	0
Midibus	nb	0	0	0	0	0
Minibus	nb	1	1	1	0	0
Autocar	nb	0	0	0	0	0
Véhicule léger	nb	0	0	0	0	0
Autre véhicule	nb	0	0	0	0	0
Total véhicules	nb	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00
Personnel	unité	LV1	LV2	LV3	LV4	LV5
ETP Conduite	ETP	1,08	1,01	0,25	0,00	0,00
ETP conduite produits	ETP	1,08	1,01	0,25	0,00	0,00
ETP conduite sous-traités	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Synthèse heures de conduite	h	1508	1421	345	0	0
Heures produites	h	1 508	1 421	345	0	0
Heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0

Synthèse TAD sur la durée du contrat

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	58 139	61 046	64 098	65 380	66 687	67 354	68 028	450 731	64 390	2,27%
Kilomètres produits	km	52 026	54 628	57 359	58 506	59 676	60 273	60 876	403 344	57 621	2,27%
Kilomètres sous-traités	km	6 112	6 418	6 739	6 874	7 011	7 081	7 152	47 387	6 770	2,27%
Kilomètres HLP	km	78 039	81 941	86 038	87 759	89 514	90 410	91 314	605 016	86 431	2,27%
Kilomètres produits	km	78 039	81 941	86 038	87 759	89 514	90 410	91 314	605 016	86 431	2,27%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres techniques	km	1 301	1 366	1 434	1 463	1 492	1 507	1 522	10 084	1 441	2,27%
Kilomètres produits	km	1 301	1 366	1 434	1 463	1 492	1 507	1 522	10 084	1 441	2,27%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres totaux	km	137 479	144 353	151 570	154 602	157 694	159 271	160 863	1 065 831	152 262	2,27%
Kilomètres produits	km	131 366	137 935	144 831	147 728	150 683	152 189	153 711	1 018 444	145 492	2,27%
Kilomètres sous-traités	km	6 112	6 418	6 739	6 874	7 011	7 081	7 152	47 387	6 770	2,27%
Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	-
Midibus	nb	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	-
Minibus	nb	3	3	3	3	3	3	3	21,00	3,00	0,00%
Autocar	nb	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	-
Autre véhicule	nb	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	21,00	3,00	0,00%
dont mis à disposition par l'AO	nb	3	3	3	3	3	3	3	21,00	3,00	0,00%
dont mis à disposition par le délégataire	nb	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	-
Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	2	2	3	3	3	3	3	17,72	2,53	2,09%
ETP conduite produits	ETP	2,30	2,40	2,54	2,57	2,62	2,64	2,66	17,72	2,53	2,09%
ETP conduite sous-traités	ETP	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	-
Synthèse heures de conduite	h	3 274	3 438	3 610	3 682	3 755	3 793	3 831	25 382,3	3 626,0	2,27%
Heures produites	h	3 274	3 438	3 610	3 682	3 755	3 793	3 831	25 382,30	3 626,04	2,27%
Heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	-

Synthèse TPMP sur la durée du contrat

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	60 199	60 801	61 409	62 023	62 643	63 269	63 902	434 245	62 035	0,86%
Kilomètres produits	km	60 199	60 801	61 409	62 023	62 643	63 269	63 902	434 245	62 035	0,86%
Kilomètres sous-traités	km	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-
Kilomètres HLP	km	32 415	32 739	33 066	33 397	33 731	34 068	34 409	233 824	33 403	0,86%
Kilomètres produits	km	32 415	32 739	33 066	33 397	33 731	34 068	34 409	233 824	33 403	0,86%
Kilomètres sous-traités	km	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-
Kilomètres techniques	km	926	935	945	954	964	973	983	6 681	954	0,86%
Kilomètres produits	km	926	935	945	954	964	973	983	6 681	954	0,86%
Kilomètres sous-traités	km	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-
Kilomètres totaux	km	93 539	94 475	95 420	96 374	97 338	98 311	99 294	674 750	96 393	0,86%
Kilomètres produits	km	93 539	94 475	95 420	96 374	97 338	98 311	99 294	674 750	96 393	0,86%
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	-
Midibus	nb	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	-
Minibus	nb	3	3	3	3	3	3	3	21,00	3,00	0,00%
Autocar	nb	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	-
Autre véhicule	nb	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	21,00	3,00	0,00%
<i>dont mis à disposition par l'AO</i>	nb	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	21,00	3,00	0,00%
<i>dont mis à disposition par le délégataire</i>	nb								0,00	0,00	-
<i>dont mis à disposition par le sous-traitant</i>	nb								0,00	0,00	-

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	4,91	4,77	4,67	4,59	4,53	4,49	4,46	32,43	4,63	-1,35%
ETP conduite produits	ETP	4,91	4,77	4,67	4,59	4,53	4,49	4,46	32,43	4,63	-1,35%
ETP conduite sous-traités	ETP	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	-

Synthèse heures de conduite	h	6 991	6 828	6 656	6 583	6 510	6 472	6 434	46 474,31	6 639,19	-1,18%
Heures produites	h	6 984	6 820	6 648	6 576	6 503	6 465	6 427	46 424,16	6 632,02	-1,18%
Heures sous-traitées	h	-	-	-	-	-	-	-	50,15	0,00	-0,18%

Données générales

Nom de la ligne	S1				
Origine - destination	Maison Blanche - College J.Prévert				
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non				
Noms des sous-traitants éventuels	SAT				
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-traitant				
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de				

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	9,256								
Fréquence HP	min	3 courses								
Fréquence HC	min									
Début du service	hh:mm	07:21								
Fin du service	hh:mm	17:12								
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	9,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Services produits	nb	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Services sous-traités	nb	3								
Nombre de services théoriques	nb									
Taux de déclenchement	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	3 473	3 424	3 424	3 424	3 424	3 424	3 424	24 015	3 431	-0,20%
Kilomètres produits	km	0	0						0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	3 473	3 424	3 424	3 424	3 424	3 424	3 424	24 015	3 431	-0,20%
Kilomètres HLP	km	4 424	2 659	2 659	2 659	2 659	2 659	2 659	20 377	2 911	-7,02%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	4 424	2 659	2 659	2 659	2 659	2 659	2 659	20 377	2 911	-7,02%
Kilomètres techniques	km	158	122	122	122	122	122	122	888	127	-3,66%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	158	122	122	122	122	122	122	888	127	-3,66%
Kilomètres totaux	km	8 055	6 204	6 204	6 204	6 204	6 204	6 204	45 279	6 468	-3,66%
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	8 055	6 204	6 204	6 204	6 204	6 204	6 204	45 279	6 468	-3,66%

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb								0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	7,00	1,00	0,00%
Véhicule léger	nb								0,00	0,00	-
Autre véhicule	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	7,00	1,00	0,00%
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	0,27	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	1,66	0,24	-2,11%
ETP conduite produits	ETP								0,00	0,00	-
ETP conduite sous-traités	ETP	0,27	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	1,66	0,24	-2,11%
Heures de conduite (par an)	h	397	342	342	342	342	342	342	2 451	350	-2,11%
Heures de conduite en ligne	h	173	173	173	173	173	173	173	1 209	173	0,00%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	173	173	173	173	173	173	173	1 209	173	0,00%
Heures de conduite HLP	h	183	102	102	102	102	102	102	793	113	-8,03%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	183	102	102	102	102	102	102	793	113	-8,03%
Régulation	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Prise et fin de services et prime-temps éventuelle	h	42	68	68	68	68	68	68	449	64	7,17%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	42	68	68	68	68	68	68	449	64	7,17%
Autres Temps (formation, décharges syndicales...)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	397	342	342	342	342	342	342	2 451	350	-2,11%
Heures produites	h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heures sous-traitées	h	397	342	342	342	342	342	342	2 451	350	-2,11%

Données générales

Nom de la ligne	S2				
Origine - destination	La Plantaz - College PE Victor				
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non				
Noms des sous-traitants éventuels	SAT				
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-t				
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de				

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	18,278								
Fréquence HP	min	4 courses								
Fréquence HC	min									
Début du service	hh:mm	07:33								
Fin du service	hh:mm	17:52								
Amplitude	h	10,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nombre de services quotidien	nb	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb									
Services sous-traités	nb	4								
Nombre de services théoriques	nb									
Taux de déclenchement	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	7 202	7 204	7 204	7 204	7 204	7 204	7 204	50 427	7 204	0,00%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	7 202	7 204	7 204	7 204	7 204	7 204	7 204	50 427	7 204	0,00%
Kilomètres HLP	km	5 671	5 410	5 410	5 410	5 410	5 410	5 410	38 132	5 447	-0,67%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	5 671	5 410	5 410	5 410	5 410	5 410	5 410	38 132	5 447	-0,67%
Kilomètres techniques	km	257	252	252	252	252	252	252	1 771	253	-0,29%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	257	252	252	252	252	252	252	1 771	253	-0,29%
Kilomètres totaux	km	13 131	12 867	12 867	12 867	12 867	12 867	12 867	90 330	12 904	-0,29%
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	13 131	12 867	12 867	12 867	12 867	12 867	12 867	90 330	12 904	-0,29%

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb								0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	14,00	2,00	0,00%
Véhicule léger	nb								0,00	0,00	-
Autre véhicule	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	14,00	2,00	0,00%
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	0,39	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	3,02	0,43	1,51%
ETP conduite produits	ETP								0,00	0,00	-
ETP conduite sous-traités	ETP	0,39	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	3,02	0,43	1,51%
Heures de conduite (par an)	h	583	648	648	648	648	648	648	4 468	638	1,51%
Heures de conduite en ligne	h	321	321	321	321	321	321	321	2 245	321	0,00%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	321	321	321	321	321	321	321	2 245	321	0,00%
Heures de conduite HLP	h	200	188	188	188	188	188	188	1 328	190	-0,86%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	200	188	188	188	188	188	188	1 328	190	-0,86%
Régulation	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Prise et fin de services et prime-temps éventuelle	h	63	139	139	139	139	139	139	895	128	12,04%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	63	139	139	139	139	139	139	895	128	12,04%
Autres Temps (formation, décharges syndicales...)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	583	648	648	648	648	648	648	4 468	638	1,51%
Heures produites	h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heures sous-traitées	h	583	648	648	648	648	648	648	4468	638	1,51%

Données générales

Nom de la ligne	S3				
Origine - destination	Lucinges - College P.Langevin				
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non				
Noms des sous-traitants éventuels	SAT				
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-t				
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de				

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	16,935								
Fréquence HP	min	5 courses								
Fréquence HC	min									
Début du service	hh:mm	07:02								
Fin du service	hh:mm	18:21								
Amplitude	h	11,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nombre de services quotidien	nb	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb									
Services sous-traités	nb	5								
Nombre de services théoriques	nb									
Taux de déclenchement	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	11 292	11 440	11 440	11 440	11 440	11 440	11 440	79 930	11 419	0,19%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	11 292	11 440	11 440	11 440	11 440	11 440	11 440	79 930	11 419	0,19%
Kilomètres HLP	km	5 585	5 972	5 972	5 972	5 972	5 972	5 972	41 419	5 917	0,96%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	5 585	5 972	5 972	5 972	5 972	5 972	5 972	41 419	5 917	0,96%
Kilomètres techniques	km	338	348	348	348	348	348	348	2 427	347	0,45%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	338	348	348	348	348	348	348	2 427	347	0,45%
Kilomètres totaux	km	17 215	17 760	17 760	17 760	17 760	17 760	17 760	123 776	17 682	0,45%
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	17 215	17 760	17 760	17 760	17 760	17 760	17 760	123 776	17 682	0,45%

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb								0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	14,00	2,00	0,00%
Véhicule léger	nb								0,00	0,00	-
Autre véhicule	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	14,00	2,00	0,00%
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	14,00	2,00	0,00%

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	0,53	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	4,36	0,62	2,70%
ETP conduite produits	ETP								0,00	0,00	-
ETP conduite sous-traités	ETP	0,53	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	4,36	0,62	2,70%
Heures de conduite (par an)	h	785	945	945	945	945	945	945	6 457	922	2,70%
Heures de conduite en ligne	h	500	500	500	500	500	500	500	3 501	500	0,00%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	500	500	500	500	500	500	500	3 501	500	0,00%
Heures de conduite HLP	h	217	242	242	242	242	242	242	1 671	239	1,58%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	217	242	242	242	242	242	242	1 671	239	1,58%
Régulation	h	4	76	76	76	76	76	76	463	66	51,73%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	4	76	76	76	76	76	76	463	66	51,73%
Prise et fin de services et prime-temps éventuelle	h	63	126	126	126	126	126	126	822	117	10,39%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	63	126	126	126	126	126	126	822	117	10,39%
Autres Temps (formation, décharges syndicales...)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	785	945	945	945	945	945	945	6 457	922	2,70%
Heures produites	h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heures sous-traitées	h	785	945	945	945	945	945	945	6457	922	2,70%

Données générales

Nom de la ligne	S4				
Origine - destination	Moniaz - Lycée Jean Monnet				
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non				
Noms des sous-traitants éventuels	SAT				
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-t				
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de				

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	15,328								
Fréquence HP	min	4 courses								
Fréquence HC	min									
Début du service	hh:mm	07:00								
Fin du service	hh:mm	17:50								
Amplitude	h	10,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nombre de services quotidien	nb	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb									
Services sous-traités	nb	4								
Nombre de services théoriques	nb									
Taux de déclenchement	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	6 292	6 968	6 968	6 968	6 968	6 968	6 968	48 099	6 871	1,47%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	6 292	6 968	6 968	6 968	6 968	6 968	6 968	48 099	6 871	1,47%
Kilomètres HLP	km	4 915	5 277	5 277	5 277	5 277	5 277	5 277	36 574	5 225	1,02%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	4 915	5 277	5 277	5 277	5 277	5 277	5 277	36 574	5 225	1,02%
Kilomètres techniques	km	224	245	245	245	245	245	245	1 693	242	1,27%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	224	245	245	245	245	245	245	1 693	242	1,27%
Kilomètres totaux	km	11 431	12 489	12 489	12 489	12 489	12 489	12 489	86 366	12 338	1,27%
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	11 431	12 489	12 489	12 489	12 489	12 489	12 489	86 366	12 338	1,27%

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb								0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	7,00	1,00	0,00%
Véhicule léger	nb								0,00	0,00	-
Autre véhicule	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	7,00	1,00	0,00%
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	7,00	1,00	0,00%

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	0,41	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	3,15	0,45	1,44%
ETP conduite produits	ETP								0,00	0,00	-
ETP conduite sous-traités	ETP	0,41	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	3,15	0,45	1,44%
Heures de conduite (par an)	h	612	676	676	676	676	676	676	4 667	667	1,44%
Heures de conduite en ligne	h	317	317	317	317	317	317	317	2 219	317	0,00%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	317	317	317	317	317	317	317	2 219	317	0,00%
Heures de conduite HLP	h	180	215	215	215	215	215	215	1 467	210	2,58%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	180	215	215	215	215	215	215	1 467	210	2,58%
Régulation	h	52	52	52	52	52	52	52	363	52	0,00%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	52	52	52	52	52	52	52	363	52	0,00%
Prise et fin de services et prime-temps éventuelle	h	63	93	93	93	93	93	93	618	88	5,60%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	63	93	93	93	93	93	93	618	88	5,60%
Autres Temps (formation, décharges syndicales...)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	612	676	676	676	676	676	676	4 667	667	1,44%
Heures produites	h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heures sous-traitées	h	612	676	676	676	676	676	676	4667	667	1,44%

Données générales

Nom de la ligne	S5				
Origine - destination	Etrembieres - Pas de l'echelle Ecole				
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	non				
Noms des sous-traitants éventuels	SAT				
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	véhicules AO + véhicule sous-t				
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	6 cars scolaires + Variation de				

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km	3,501								
Fréquence HP	min	2 courses								
Fréquence HC	min									
Début du service	hh:mm	08:03								
Fin du service	hh:mm	16:46								
		01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Amplitude	h	8,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nombre de services quotidien	nb	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb									
Services sous-traités	nb	2								
Nombre de services théoriques	nb									
Taux de déclenchement	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	56	1 033	1 033	1 033	1 033	1 033	1 033	6 252	893	51,71%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	56	1 033	1 033	1 033	1 033	1 033	1 033	6 252	893	51,71%
Kilomètres HLP	km	166	3 066	3 066	3 066	3 066	3 066	3 066	18 561	2 652	51,71%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	166	3 066	3 066	3 066	3 066	3 066	3 066	18 561	2 652	51,71%
Kilomètres techniques	km	4	82	82	82	82	82	82	496	71	51,71%
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	4	82	82	82	82	82	82	496	71	51,71%
Kilomètres totaux	km	226	4 181	4 181	4 181	4 181	4 181	4 181	25 309	3 616	51,71%
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	226	4 181	4 181	4 181	4 181	4 181	4 181	25 309	3 616	51,71%

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb								0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb								0,00	0,00	-
Autre véhicule	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	0,01	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,84	0,12	51,71%
ETP conduite produits	ETP								0,00	0,00	-
ETP conduite sous-traités	ETP	0,01	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,84	0,12	51,71%
Heures de conduite (par an)	h	11	205	205	205	205	205	205	1 239	177	51,71%
Heures de conduite en ligne	h	2	30	30	30	30	30	30	179	26	51,71%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	2	30	30	30	30	30	30	179	26	51,71%
Heures de conduite HLP	h	6	118	118	118	118	118	118	717	102	51,71%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	6	118	118	118	118	118	118	717	102	51,71%
Régulation	h	1	20	20	20	20	20	20	119	17	51,64%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	1	20	20	20	20	20	20	119	17	51,64%
Prise et fin de services et prime-temps éventuelle	h	2	37	37	37	37	37	37	224	32	51,71%
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h	2	37	37	37	37	37	37	224	32	51,71%
Autres Temps (formation, décharges syndicales...)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	11	205	205	205	205	205	205	1 239	177	51,71%
Heures produites	h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heures sous-traitées	h	11	205	205	205	205	205	205	1239	177	51,71%

Données générales

Nom de la ligne	0
Origine - destination	0
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	
Noms des sous-traitants éventuels	
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km									
Fréquence HP	min									
Fréquence HC	min									
Début du service	hh:mm									
Fin du service	hh:mm									
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb									
Services sous-traités	nb									
Nombre de services théoriques	nb									
Taux de déclenchement	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km					0	0	0	0	0	-
Kilomètres HLP	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km					0	0	0	0	0	-
Kilomètres techniques	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km					0	0	0	0	0	-
Kilomètres totaux	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb								0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb								0,00	0,00	-
Autre véhicule	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
ETP conduite produits	ETP								0,00	0,00	-
ETP conduite sous-traités	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Heures de conduite (par an)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Heures de conduite en ligne	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h					0	0	0	0	0	-
Heures de conduite HLP	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h					0	0	0	0	0	-
Régulation	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h					0	0	0	0	0	-
Prise et fin de services et prime-temps éventuelle	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Autres Temps (formation, décharges syndicales...)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heures produites	h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Données générales

Nom de la ligne	0
Origine - destination	0
Ligne exploitée entièrement en direct (oui/non)	
Noms des sous-traitants éventuels	
Véhicules utilisés dans le cadre de la sous-traitance (véhicules AO, véhicules exploitant ou véhicule sous-traitant)	
Nombre d'UO véhicules par sous-traitant	

Offre 2023 - 2024

Période	unité	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat	Autre à définir par le candidat
Longueur de la ligne (km)	km									
Fréquence HP	min									
Fréquence HC	min									
Début du service	hh:mm									
Fin du service	hh:mm									
Amplitude	h	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Nombre de services quotidien	nb	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Services produits	nb									
Services sous-traités	nb									
Nombre de services théoriques	nb									
Taux de déclenchement	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kilomètres

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Kilomètres commerciaux	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km					0	0	0	0	0	-
Kilomètres HLP	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km					0	0	0	0	0	-
Kilomètres techniques	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km								0	0	-
Kilomètres sous-traités	km				0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres totaux	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Kilomètres sous-traités	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

0

Véhicules

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Bus standard	nb								0,00	0,00	-
Midibus	nb								0,00	0,00	-
Minibus	nb								0,00	0,00	-
Autocar	nb					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Véhicule léger	nb								0,00	0,00	-
Autre véhicule	nb								0,00	0,00	-
Total véhicules	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
dont mis à disposition par l'AO	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le délégataire	nb								0,00	0,00	-
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb								0,00	0,00	-

Personnel de conduite

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
ETP Conduite	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
ETP conduite produits	ETP								0,00	0,00	-
ETP conduite sous-traités	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Heures de conduite (par an)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Heures de conduite en ligne	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h					0	0	0	0	0	-
Heures de conduite HLP	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h					0	0	0	0	0	-
Régulation	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h					0	0	0	0	0	-
Prise et fin de services et prime-temps éventuelle	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Autres Temps (formation, décharges syndicales...)	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Prime temps éventuelles	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
heures produites	h								0	0	-
heures sous-traitées	h								0	0	-
Synthèse	h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heures produites	h	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heures sous-traitées	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Synthèse sur une année de référence

Kilomètres	unité	CS1	CS2	CS3	CS4	CS5	CS6	CS7
Kilomètres commerciaux	km	3 424	7 204	11 440	6 968	1 033	0	0
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0
Kilomètres sous-traités	km	3 424	7 204	11 440	6 968	1 033	0	0
Kilomètres HLP	km	2 659	5 410	5 972	5 277	3 066	0	0
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0
Kilomètres sous-traités	km	2 659	5 410	5 972	5 277	3 066	0	0
Kilomètres techniques	km	122	252	348	245	82	0	0
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0
Kilomètres sous-traités	km	122	252	348	245	82	0	0
Kilomètres totaux	km	6 204	12 867	17 760	12 489	4 181	0	0
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0
Kilomètres sous-traités	km	6 204	12 867	17 760	12 489	4 181	0	0

Véhicules	unité	CS1	CS2	CS3	CS4	CS5	CS6	CS7
Bus standard	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Midibus	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Minibus	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autocar	nb	1,00	2,00	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00
Véhicule léger	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autre véhicule	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total véhicules	nb	1,00	2,00	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00

Personnel	unité	CS1	CS2	CS3	CS4	CS5	CS6	CS7
ETP Conduite	ETP	0,23	0,44	0,64	0,46	0,14	0,00	0,00
ETP conduite produits	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ETP conduite sous-traités	ETP	0,23	0,44	0,64	0,46	0,14	0,00	0,00

Synthèse heures de conduite	h	342	648	945	676	205	0	0
Heures produites	h	0	0	0	0	0	0	0
Heures sous-traitées	h	342	648	945	676	205	0	0

Synthèse circuits scolaires sur la durée du contrat

Kilomètres	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.
Kilomètres commerciaux	km	28 316	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	208 723	29 818
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kilomètres sous-traités	km	28 316	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	208 723	29 818
Kilomètres HLP	km	20 760	22 384	22 384	22 384	22 384	22 384	22 384	155 062	22 152
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kilomètres sous-traités	km	20 760	22 384	22 384	22 384	22 384	22 384	22 384	155 062	22 152
Kilomètres techniques	km	982	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	7 276	1 039
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kilomètres sous-traités	km	982	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	7 276	1 039
Kilomètres totaux	km	50 058	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	371 061	53 009
Kilomètres produits	km	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kilomètres sous-traités	km	50 058	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	371 061	53 009

Véhicules	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.
Bus standard	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Midibus	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Minibus	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autocar	nb	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	42,00	6,00
Véhicule léger	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autre véhicule	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total véhicules	nb	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	42,00	6,00
dont mis à disposition par l'AO	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dont mis à disposition par le délégataire	nb	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dont mis à disposition par le sous-traitant	nb	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	21,00	3,00

Personnel	unité	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.
ETP Conduite	ETP	1,61	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	13,03	1,86
ETP conduite produits	ETP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ETP conduite sous-traités	ETP	1,61	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	13,03	1,86

Synthèse heures de conduite	h	2387	2816	2816	2816	2816	2816	2816	19 282	2 755
Heures produites	h	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Heures sous-traitées	h	2387	2816	2816	2816	2816	2816	2816	19282	2755

Compte d'exploitation prévisionnel	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Budget Communication (en € HT constants)	161 560	156 085	202 173	175 493	171 893	162 767	168 913	#####	171 269	0,64%
Information voyageur	51 849	48 174	90 562	44 932	43 432	42 006	40 652	361 607	51 658	-3,42%
Infos trafic écrans MMT	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	14 000	2 000	0,00%
Maintenance table et totem	3 325	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	11 725	1 675	-11,62%
Suite adobe creative	840	840	840	840	840	840	840	5 880	840	0,00%
Information distribuée et aux points d'arrêts	45 684	43 934	86 322	40 692	39 192	37 766	36 412	330 002	47 143	-3,19%
Fidélisation	12 671	12 671	12 671	12 671	12 671	12 671	12 671	88 697	12 671	0,00%
My Tac- marketing relationnel	7 671	7 671	7 671	7 671	7 671	7 671	7 671	53 697	7 671	0,00%
Budget sms	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	10 500	1 500	0,00%
Outil Progress (suivi contact client, 3 licenses)	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	21 000	3 000	0,00%
Animation club ambassadeurs	500	500	500	500	500	500	500	3 500	500	0,00%
Conquête	58 000	56 200	58 400	67 900	67 100	60 900	66 900	435 400	62 200	2,06%
Conquête digitale	42 000	47 000	42 000	54 000	49 000	49 000	49 000	332 000	47 429	2,23%
Service VLS et Trotinettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
P+R (Street marketing + promo offre combinée)	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	14 000	2 000	0,00%
Campagne anti-fraude	6 000	0	6 000	0	6 000	0	6 000	24 000	3 429	0,00%
Prérentrée scolaire	500	500	500	500	500	500	500	3 500	500	0,00%
Rentrée scolaire + offre promo	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	7 000	1 000	0,00%
Kits étudiants + nv arrivants	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	14 000	2 000	0,00%
Le Permis Mobilité - atelier Cm2	500	500	1 900	1 400	1 400	1 400	1 400	8 500	1 214	15,85%
rs en partenariat avec commerçants et associations	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	7 000	1 000	0,00%
Bus de Noël (Adhésifs sur 1 véhicule)	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	14 000	2 000	0,00%
Campagne sécurité tramway (2025)	0	0	0	4 000	2 000	2 000	2 000	10 000	1 429	-
Référentiel accueil vélo LABEL vélo (tous les 3 ans)	0	200	0	0	200	0	0	400	57	-
Transition Energétique 8 bus et 10 TPMR	1 000	-	-	-	-	-	-	1 000	143	-
Attractivité du réseau	18 700	18 700	18 700	29 650	26 850	26 850	26 850	166 300	23 757	5,30%
Promotion Semaine de la Mobilité	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	70 000	10 000	0,00%
Fête du Vélo	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	42 000	6 000	0,00%
Challenge VéloTAF (interentreprise)	0	0	0	10 950	8 150	8 150	8 150	35 400	5 057	-
Animation MMT	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	18 900	2 700	0,00%
Le LAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Services à la mobilité	20 340	20 340	21 840	20 340	21 840	20 340	21 840	146 880	20 983	1,02%
Logiciel Distribution & ventes	17 700	17 700	19 200	17 700	19 200	17 700	19 200	128 400	18 343	1,17%
Logiciel Objets perdus	2 640	2 640	2 640	2 640	2 640	2 640	2 640	18 480	2 640	0,00%
Etudes et enquêtes	15 000	3 000	15 000	3 000	15 000	3 000	15 000	69 000	9 857	0,00%
Enquete satisfaction	12 000	-	12 000	-	12 000	-	12 000	48 000	6 857	0,00%
Entropy : Etude déplacements multimodaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
E-reputation	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	21 000	3 000	0,00%
Centrale de mobilité / résa TAD TPMR	92 200	90 500	88 800	87 100	85 400	83 700	82 200	609 900	87 129	-1,63%
Back office site internet	11 700	11 700	11 700	11 700	11 700	11 700	11 700	81 900	11 700	0,00%
Centrale réservation TAD/TPMR + centrale mobilité	66 400	64 700	63 000	61 300	59 600	57 900	56 400	429 300	61 329	-2,30%
Logiciel XE	14 100	14 100	14 100	14 100	14 100	14 100	14 100	98 700	14 100	0,00%
Grande campagne	0	0	20 000	0	0	0	0	20 000	2 857	-
Promotion nouveau réseau 2025	0	0	20 000	0	0	0	0	20 000	2 857	-
PDM	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	84 000	12 000	0,00%
Animations PDM	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	84 000	12 000	0,00%
Maas (application mobile)	57 533	57 533	57 533	57 533	57 533	57 533	57 533	402 731	57 533	0,00%
	338 293	319 118	395 506	335 126	341 826	319 000	335 646			
	0	0	0	0	0	0	0			

Pondération indices

d
d
a
d

Maintenance		
Niveaux de maintenance du matériel roulant	Assurés par l'exploitant	
	Sous-traités	
Niveaux de maintenance des systèmes et autres équipements	Assurés par l'exploitant	
	Sous-traités	
Qui effectue le lavage des véhicules ?	Les conducteurs ?	lavage extérieur au portique de lavage
	Les agents de maintenance ?	
	Une entreprise sous-traitante ?	Lavage intérieur, désinfection
	Autre (précisez)	
	Rythme de nettoyage des véhicules	quotidien
Qui effectue l'entretien et la maintenance des poteaux d'arrêt et abribus ?	Une entreprise sous-traitante ?	
	L'entreprise via ses agents de maintenance ?	
	L'entreprise via d'autres agents ?	
	Autre (précisez)	
	Nombre d'ETP concerné	
	Rythme de vérification des points d'arrêt	
	Rythme de nettoyage complets des poteaux d'arrêt et abribus	
Mise en place d'une astreinte ?	Répondre par oui ou par non	Oui
Cout unitaire de maintenance selon énergie	- maintenance bus STD GNV	0,172
	- maintenance bus ART GNV	0,203
	- maintenance bus TAD/Handi GNV	N/A
	- maintenance bus STD électrique	0,282
	- maintenance bus ART électrique	N/A
	- maintenance bus TAD/Handi électrique	0,213

Fréquentation										
Titres	Fréquentation par titres (voyages)						Total	Moy.	TCAM	
	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6				Année 7
Gamme tarifaire "ANNEMASSE PASS"							0	0	-	
Billet TAC Annemasse Pass	477 097	536 585	602 284	671 726	744 044	795 728	851 002	4 678 466	668 352	8,62%
Billet plein tarif (pour client dès 6 ans) *								0	0	-
Majoration vente à bord sur la ligne Tango								0	0	-
Billet animal (hors chien guide)								0	0	-
Carnets TAC Annemasse Pass								0	0	-
Carnet de 10 billets - Plein tarif	128 649	144 713	162 431	181 159	200 643	214 402	229 509	1 261 746	180 249	8,62%
Abonnements TAC Annemasse Pass										
Abonnement mensuel nominatif										
Adulte (+ de 26 ans)								0	0	-
- QF de 0 à 420 €	103 587	116 503	130 767	145 844	161 546	172 767	184 768	1 015 782	145 112	8,62%
- QF de 421 à 650 €	82 669	93 315	104 740	116 816	129 393	138 381	147 993	813 607	116 230	8,62%
- QF de 651 à 800 €	28 540	28 185	31 636	35 204	39 082	41 797	44 703	245 743	35 106	8,62%
- QF supérieur à 800 €	134 957	151 785	170 369	190 012	210 469	225 089	240 724	1 323 406	189 058	8,62%
Junior (6 à 25 ans)								0	0	-
- QF de 0 à 420 €	19 876	22 355	25 092	27 985	30 998	33 151	35 454	194 910	27 844	8,62%
- QF de 421 à 650 €	13 882	15 612	17 524	19 544	21 649	23 152	24 761	136 124	19 446	8,62%
- QF de 651 à 800 €	2 477	2 785	3 126	3 487	3 862	4 131	4 418	24 286	3 469	8,62%
- QF supérieur à 800 €	33 501	37 676	42 291	47 168	52 246	55 875	59 756	328 515	46 931	8,62%
Abonnement annuel nominatif										
Adulte (26 à 65 ans)								0	0	-
- QF de 0 à 420 €	52 429	58 966	66 186	73 817	81 764	87 444	93 518	514 126	73 447	8,62%
- QF de 421 à 650 €	37 060	41 681	46 784	52 178	57 996	61 811	66 104	363 414	51 916	8,62%
- QF de 651 à 800 €	12 342	13 881	15 581	17 377	19 248	20 585	22 015	121 029	17 290	8,62%
- QF supérieur à 800 €	39 187	44 074	49 470	55 174	61 114	65 559	69 899	384 277	54 897	8,62%
Junior (6 à 25 ans)								0	0	-
- QF de 0 à 420 €	18 947	21 310	23 919	26 677	29 549	31 401	33 796	185 798	26 543	8,62%
- QF de 421 à 650 €	4 955	5 622	6 300	7 000	7 723	8 480	9 266	48 205	6 744	8,62%
- QF de 651 à 800 €	3 454	3 885	4 361	4 884	5 387	5 922	6 462	33 049	4 829	8,62%
- QF supérieur à 800 €	24 841	27 938	31 359	34 975	38 740	41 431	44 309	243 594	34 799	8,62%
Senior (+ de 65 ans)								0	0	-
- QF de 0 à 420 €	49 883	54 102	62 971	70 232	77 793	83 197	88 976	489 154	69 879	8,62%
- QF de 421 à 650 €	30 842	37 182	44 183	51 583	59 290	64 797	69 688	498 565	71 224	8,62%
- QF de 651 à 800 €	17 544	19 731	22 147	24 701	27 360	29 261	31 293	172 038	24 577	8,62%
- QF supérieur à 800 €	73 214	82 343	92 425	103 081	114 179	122 110	130 593	717 946	102 564	8,62%
Titres scolaires Diabolo										
Abonnement Diabolo TAC mensuel										
Diabolo (-18 ans)								0	0	-
- QF de 0 à 420 €	36 033	37 802	39 658	41 605	43 648	45 791	48 039	292 577	41 797	4,19%
- QF de 421 à 650 €	39 410	41 345	43 375	45 504	47 728	50 082	52 540	319 995	45 714	4,19%
- QF de 651 à 800 €	14 632	17 448	20 365	23 481	26 796	29 311	31 923	183 043	21 922	4,19%
- QF supérieur à 800 €	90 371	94 808	99 442	104 345	109 468	114 842	120 480	733 775	104 625	4,19%
Abonnement Diabolo TAC annuel										
Diabolo (-18 ans)								0	0	-
- QF de 0 à 420 €	70 019	73 437	77 043	80 846	84 815	88 979	93 347	568 528	81 218	4,19%
- QF de 421 à 650 €	109 030	114 363	119 988	125 889	132 049	138 553	145 355	885 277	124 468	4,19%
- QF supérieur à 650 € - 1 seul enfant	574 076	602 239	631 826	662 844	695 385	729 523	765 338	4 661 250	665 893	4,19%
- QF supérieur à 650 € - 2ème enfant	139 749	146 631	153 829	161 381	169 304	177 615	186 335	1 134 863	162 123	4,19%
- QF supérieur à 650 € - 3ème enfant et suivants	200 097	21 083	22 118	23 204	24 343	25 538	26 792	163 195	23 311	4,19%
Abonnement Diabolo TAC+CAR annuel										
Diabolo (-18 ans scolaires)								0	0	-
Circuit spécial + réseau TAC								0	0	-
- QF de 0 à 420 €	1 796	1 884	1 976	2 073	2 175	2 282	2 394	14 581	2 083	4,19%
- QF de 421 à 650 €	5 238	5 495	5 765	6 048	6 344	6 656	6 983	42 527	6 075	4,19%
- QF supérieur à 650 €	88 073	92 397	96 933	101 691	106 684	111 921	117 616	715 115	102 139	4,19%
Abonnement Diabolo CAR annuel										
Diabolo (-18 ans scolaires)								0	0	-
Circuit spécial (1 aller-retour le matin et le soir) vers les collèges et lycées d'Annemasse, Ville la Grand et Cranves Salles valable durant l'année scolaire								0	0	-
- QF de 0 à 420 €	333	349	366	384	403	423	443	2 700	386	4,19%
- QF de 421 à 650 €	414	434	455	478	501	526	552	3 360	480	4,19%
- QF supérieur à 650 €	44 122	46 289	48 561	50 945	53 446	56 070	58 823	388 256	51 179	4,19%
Titre de groupe										
Groupe Plein Tarif								0	0	-
Groupe Tarif réduit (6 à 15 ans)								0	0	-
Divers										
Titre non valable								0	0	-
Absence de titre								0	0	-
Falsification de titre								0	0	-
Incivilité								0	0	-
Frais de dossier en cas d'absence de réclamation de la contrevention à partir du 8 ^{ème} jour								0	0	-
Régularisation des PV pour voyageur avec abonnement valide sous 7 jours								0	0	-
Régularisation des PV pour voyageur avec abonnement valide à partir du 8 ^{ème} jour								0	0	-
Frais de premier établissement de carte								0	0	-
Duplication en cas de vol ou perte toutes cartes (sur justificatif)								0	0	-
Régularisation abonnement sans justificatif								0	0	-
Gamme tarifaire "LÉMAN PASS"							0	0	-	
Léman Pass - Gamme Tarifaire transfrontalière zone 210 + 10										
Billet Léman Pass zone 210+10								0	0	-
Billet plein tarif (dès 16 ans)	581 735	628 070	695 047	769 147	851 192	941 943	1 042 414	5 599 589	787 084	8,69%
Billet tarif réduit (6 à 15 ans)	51 371	55 463	61 378	67 923	75 166	83 182	92 052	484 535	69 505	8,69%
Billet de raccordement pour les abonnés Z10 (dès 6 ans)								0	0	-
Billet "tout de puce" transfrontalier tram	8 343	9 008	9 968	11 031	12 208	13 510	14 950	79 019	11 288	8,69%
Billet animal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Carte journalière Léman Pass								0	0	-
Billet plein tarif (dès 16 ans)	22 395	24 178	26 757	29 610	32 768	36 262	40 129	212 100	30 300	8,69%
Billet tarif réduit (6 à 15 ans)	3 040	3 282	3 632	4 019	4 448	4 922	5 447	28 788	4 113	8,69%
Carte Multi-jours (5 jours consécutifs)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Billet plein tarif (dès 6 ans)	11 341	12 244	13 550	14 995	16 594	18 364	20 322	107 411	15 344	8,69%
Abonnement régional Annemasse										
Abonnement mensuel								0	0	-
Adulte (+ de 26 ans)	701 797	757 695	838 496	927 913	1 026 866	1 136 371	1 257 554	6 646 693	949 528	8,69%
Junior (6 à 25 ans)	297 044	320 725	354 927	392 774	434 645	481 015	532 310	2 813 479	401 924	8,69%
Abonnement annuel								0	0	-
Adulte (+ de 26 ans)	85 627	92 230	101 746	112 524	124 540	137 799	152 432	886 898	126 700	10,52%
Junior (6 à 25 ans)	80 748	87 201	94 820	103 791	114 180	125 762	138 729	744 952	109 279	8,69%
Vélostation							0	0	-	
Vélo à assistance électrique										
Abonnement par mois VAE et VAE pilants								0	0	-
Plein tarif								0	0	-
Tarif réduit								0	0	-
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant								0	0	-
Abonnement par mois VAE Cargo								0	0	-
Plein tarif								0	0	-
Tarif réduit								0	0	-
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant								0	0	-
Classique et pliant (non VAE)								0	0	-
Abonnement par mois								0	0	-
Plein tarif								0	0	-
Tarif réduit								0	0	-
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant								0	0	-
Trottinette électrique								0	0	-
Abonnement par mois								0	0	-
Plein tarif								0	0	-
Tarif réduit								0	0	-
Tarif solidaire (QF entre 0 et 800 €) et étudiant								0	0	-
Total voyages	4 487 670	4 870 589	5 340 119	5 844 670	6 410 110	6 923 726	7 482 194	41 381 066	5 911 584	7,58%
Synthèse										
Titres	Année 1	Année 2	Voyages par titres (Cible des mob							

Investissements prévisionnels

Elements à compléter par le candidat

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total
nombre de mois	12	12	12	12	12	12	12	

1. Montant des investissements	234 173	67 600	0	0	0	0	0	301 773
Véhicules	86 500							86 500
Equipements aux arrêts								-
Informatique (logiciels et équipements)	127 673							127 673
Site internet	20 000							20 000
habillage véhicule std			-					-
Raffraichissement véhicules articulés		67 600						67 600
								-
								-
								-
								-
								-
								-
								-
								-

2. Amortissements des investissements	34 774	50 411	50 411	50 411	50 411	43 956	21 399	301 773
Véhicules	15 493	15 493	15 493	15 493	15 493	9 037		86 500
Equipements aux arrêts								-
Informatique (logiciels et équipements)	18 239	18 239	18 239	18 239	18 239	18 239	18 239	127 673
Site internet	1 043	3 160	3 160	3 160	3 160	3 160	3 160	20 000
habillage véhicule std			-	-	-	-	-	-
Raffraichissement véhicules articulés		13 520	13 520	13 520	13 520	13 520	-	67 600
								-
								-
								-
								-
								-
								-
								-
								-
								-

3. Plan de financement des investissements								
Financement par emprunt								
Part financée par emprunt (%)								
Durée								
Taux								
Emprunt de l'année n								
Capital restant dû	-	-	-	-	-	-	-	
Intérêts (frais financiers)								0
Capital remboursé								0
Annuité								0

Financement en fonds propres								
Part financée en fonds propres (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Durée								
Mobilisation au titre de l'année n	234 173	67 600	0	0	0	0	0	
Encours des fonds propres	234 173	282 481	247 564	212 648	177 731	142 814	107 897	
Rémunération des fonds propres	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	3%
Capital remboursé	19 292	34 917	34 917	34 917	34 917	34 917	21 397	215 273

Synthèse offre de base		Offre 3 (13/05/2022)								Total contrat	Moyenne
		Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7			
Lignes régulières	kms commerciaux	1 261 080	1 494 146	1 503 774	1 646 492	1 646 492	1 646 492	1 646 492	10 844 969	1 549 281	
	Kms HLP et techniques	213 371	274 560	276 136	304 679	304 679	304 679	304 679	1 982 783	283 255	
	Kms Totaux	1 474 452	1 768 706	1 779 910	1 951 171	1 951 171	1 951 171	1 951 171	12 827 752	1 832 536	
TAD	kms commerciaux	58 139	61 046	64 098	65 380	66 687	67 354	68 028	450 731	64 390	
	Kms HLP et techniques	79 340	83 307	87 472	89 222	91 006	91 916	92 836	615 100	87 871	
	Kms Totaux	137 479	144 353	151 570	154 602	157 694	159 271	160 863	1 065 831	152 262	
TPMR	kms commerciaux	60 199	60 801	61 409	62 023	62 643	63 269	63 902	434 245	62 035	
	Kms HLP et techniques	33 341	33 674	34 011	34 351	34 695	35 042	35 392	240 505	34 358	
	Kms Totaux	93 539	94 475	95 420	96 374	97 338	98 311	99 294	674 750	96 393	
Scolaires	kms commerciaux	28 316	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	208 723	29 818	
	Kms HLP et techniques	21 742	23 433	23 433	23 433	23 433	23 433	23 433	162 338	23 191	
	Kms Totaux	50 058	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	371 061	53 009	
Total kilomètres		1 755 528	2 061 034	2 080 401	2 255 647	2 259 703	2 262 253	2 264 829	14 939 394	2 134 199	
dont km commerciaux réalisés en propre		1 289 564	1 407 493	1 416 509	1 508 027	1 509 818	1 511 041	1 512 276	10 154 728	1 450 675	
dont km totaux réalisés en propre		1 598 484	1 728 689	1 744 426	1 862 625	1 866 544	1 869 024	1 871 529	12 541 321	1 791 617	
Bus standard		25	27	27	31	31	31	31		29	
Midibus		0	0	0	2	2	2	2		1	
Minibus		7	7	7	7	7	7	7		7	
Autocar		6	6	6	6	6	6	6		6	
Véhicule léger		5	6	6	6	6	6	6		6	
bus articulé		13	13	13	13	13	13	13		13	
Parc total (en propre et SST) yc réserves		56	59	59	65	65	65	65		62	
ETP conduite		80,5	83,3	83,9	87,3	87,2	86,9	86,9		85,1	
ETP Conduite Lignes régulières		73	76	77	80	80	80	80		78	
ETP Conduite TAD		2	2	3	3	3	3	3		3	
ETP Conduite TPMR		5	5	5	5	5	4	4		5	
ETP Conduite Circuits Scolaires		0	0	0	0	0	0	0		0	
ETP maintenance		6	6	6	6	6	6	6		6	
ETP autres		34	34	35	35	35	35	35		35	
ETP totaux en propre		121,0	123,7	124,7	128,4	128,5	128,3	128,2		126,1	
Voyages		4 487 670	4 870 589	5 340 119	5 866 670	6 410 110	6 923 736	7 482 194	41 381 086	5 911 584	
Voyages/ km total		2,56	2,36	2,57	2,60	2,84	3,06	3,30	2,77	2,77	
Recettes de trafic		2 677 168	2 863 375	3 105 610	3 464 725	3 736 572	3 985 685	4 253 307	24 086 440	3 440 920	
Charges d'exploitation		-9 089 430	-9 755 933	-9 974 861	-10 340 941	-10 433 656	-10 412 220	-10 360 051	-70 367 092	-10 052 442	
R/D		29,45%	29,35%	31,13%	33,50%	35,81%	38,28%	41,05%	34,23%	34,23%	
Autres Recettes		77 047	74 737	75 434	77 358	79 242	76 725	77 928	538 471	76 924	
Coût pour Annemasse Agglo Les Voirons		-6 335 215	-6 817 822	-6 793 817	-6 798 858	-6 617 842	-6 349 811	-6 028 815	-45 742 180	-6 534 597	
		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
Coût pour Annemasse Agglo/ km total		-3,61	-3,31	-3,27	-3,01	-2,93	-2,81	-2,66	-3,06	-3,06	

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
ORc	2 677 168 €	2 863 375 €	3 105 610 €	3 464 725 €	3 736 572 €	3 985 685 €	4 253 307 €
ORa	77 047 €	74 737 €	75 434 €	77 358 €	79 242 €	76 725 €	77 928 €
OR ° (= ORc+ORa)	2 754 215 €	2 938 111 €	3 181 044 €	3 542 083 €	3 815 814 €	4 062 409 €	4 331 235 €

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cv	4 455 040 €	4 598 685 €	4 610 155 €	4 787 607 €	4 827 246 €	4 826 014 €	4 790 468 €
Cf	4 166 710 €	4 263 864 €	4 460 263 €	4 465 108 €	4 517 822 €	4 491 560 €	4 475 111 €
Csd	567 680 €	993 384 €	1 004 442 €	1 188 225 €	1 188 587 €	1 194 647 €	1 194 472 €
FC (=Cv+Cf+Csd)	9 189 430 €	9 855 933 €	#####	10 440 941 €	10 533 656 €	10 512 220 €	10 460 051 €
	100 000 €	100 000 €	100 000 €	100 000 €	100 000 €	100 000 €	100 000 €

Annexe : PPI du concessionnaire

investissements TP2A en K€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Véhicules	87	-	-	-	-	-	-	87
Equipements aux arrêts	-	-	-	-	-	-	-	-
Informatique (logiciels et équipements)	128	-	-	-	-	-	-	128
Outil de data visualisation sur la fraude Citio Fraud tracker	3	-	-	-	-	-	-	3
Outil de data visualisation sur les données d'exploitation Citio Analytics	8	-	-	-	-	-	-	8
Boitiers de récupération et d'analyse des données véhicules Stratio	10	-	-	-	-	-	-	10
Plateforme de stockage de données normée et sécurisée Datalake	5	-	-	-	-	-	-	5
Module de suivi des recouvrements PV Titan Fraude	11	-	-	-	-	-	-	11
5 boitiers de formation sur ligne Hub'up	5	-	-	-	-	-	-	5
conducteur connecté Sesame	8	-	-	-	-	-	-	8
MS office O365	12	-	-	-	-	-	-	12
Server bipro quad core 64 Gb RAM	56	-	-	-	-	-	-	56
Ordinateurs	11	-	-	-	-	-	-	11
Site internet	20	-	-	-	-	-	-	20
Raffraichissement véhicules articulés	-	68	-	-	-	-	-	68
Total	234	68	0	0	0	0	0	302

Investissements Annemasse Agglo	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PPI DCE	Delta
Acquisition de bus	1 100	2 750	2 750	2 200	0	1 600	5 500	15 900	16 450	-550
Acquisition de véhicules TAD et de service	270	155	20	0	35	0	130	610	570	40
Gros entretiens et réparations véhicules	88	88	88	58	58	58	58	496	496	0
Equipements atelier	8	8	8	8	8	8	8	56	56	0
Aménagement voirie, équipements arrêts	215	585	215	215	215	215	215	1 875	1 505	370
Vélos et trotinettes longue durée	132	0	0	180	4	2	63	380	0	380
Aménagement dépôt et atelier transition énergétique	1 278	320	0	0	1 440	360	0	3 398	4 300	-902
Billettique	0	32	0	378	0	0	16	426	426	0
Provision liée à l'augmentation de la flotte et de l'offre P+R	0	174	0	118	0	0	22	314	314	0
Provision pour entretien annuel du bâtiment	10	10	10	10	10	10	10	70	70	0
Aménagement P+R et BHNS	6 527	6 167	4 667	0	0	0	0	17 360	17 360	0
Total	9 628	10 288	7 758	3 167	1 770	2 253	6 021	40 885	41 547	-662

Recettes

			Receives par titres (€ HT)							Total	Moy.	TCAM		
Titres	Tarif TTC	Tarif HT	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7					
Location annuelle de casier										0	0	-		
Adulte (+ de 26 ans)										0	0	-		
Jeune (- de 26 ans)										0	0	-		
Location annuelle de casier avec prise électronique "E-Casier"										0	0	-		
Adulte (+ de 26 ans)										0	0	-		
Jeune (- de 26 ans)										0	0	-		
Gamme tarifaire "ANNEMASSE PASS"			2 271 082	2 468 262	2 680 573	2 898 520	3 118 694	3 262 632	3 413 408	20 113 170	2 873 310	0		
Billet TAC Annemasse Pass														
Billet plein tarif (tout client dès 6 ans) *	1,60 €	1,45 €	905 639	1 000 022	1 102 037	1 206 731	1 312 319	1 377 935	1 446 832	8 351 516	1 193 074	6,92%		
Majoration vente à bord sur la liane Tanao	0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Billet animal (hors chien guide)	0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Carnets TAC Annemasse Pass														
Carnet de 10 billets - Plein tarif	12,80 €	11,64 €	195 395	215 759	237 769	260 357	283 138	297 295	312 160	1 801 871	257 410	6,92%		
Abonnements TAC Annemasse Pass														
Abonnement mensuel nominatif														
Adulte (+ de 26 ans)														
- QF de 0 à 420 €	40,00 €	36,36 €	98 316	108 562	119 636	131 002	142 465	149 588	157 067	906 635	129 519	6,92%		
- QF de 421 à 650 €	40,00 €	36,36 €	78 747	86 954	95 825	104 928	114 109	119 815	125 805	726 184	103 741	6,92%		
- QF de 651 à 800 €	40,00 €	36,36 €	23 785	26 264	28 943	31 693	34 466	36 189	37 999	219 339	31 334	6,92%		
- QF supérieur à 800 €	40,00 €	36,36 €	128 090	141 439	155 868	170 675	185 609	194 890	204 634	1 181 204	168 743	6,92%		
Junior (6 à 25 ans)														
- QF de 0 à 420 €	33,60 €	30,55 €	15 847	17 498	19 283	21 115	22 963	24 111	25 316	146 132	20 876	6,92%		
- QF de 421 à 650 €	33,60 €	30,55 €	11 067	12 221	13 467	14 747	16 037	16 839	17 681	102 058	14 580	6,92%		
- QF de 651 à 800 €	33,60 €	30,55 €	1 974	2 180	2 403	2 631	2 861	3 004	3 154	18 208	2 601	6,92%		
- QF supérieur à 800 €	33,60 €	30,55 €	26 709	29 492	32 501	35 589	38 703	40 638	42 670	246 301	35 186	6,92%		
Abonnement annuel nominatif														
Adulte (26 à 65 ans)														
- QF de 0 à 420 €	33,33 €	30,30 €	46 075	50 877	56 067	61 394	66 765	70 104	73 609	424 891	60 699	6,92%		
- QF de 421 à 650 €	33,33 €	30,30 €	32 569	35 963	39 632	43 397	47 194	49 553	52 031	300 338	42 905	6,92%		
- QF de 651 à 800 €	33,33 €	30,30 €	10 846	11 977	13 199	14 453	15 717	16 503	17 328	100 023	14 289	6,92%		
- QF supérieur à 800 €	33,33 €	30,30 €	34 438	38 027	41 907	45 888	49 903	52 398	55 018	317 579	45 368	6,92%		
Junior (6 à 25 ans)														
- QF de 0 à 420 €	20,00 €	18,18 €	9 991	11 032	12 157	13 312	14 477	15 201	15 961	92 130	13 161	6,92%		
- QF de 421 à 650 €	20,00 €	18,18 €	3 667	4 050	4 463	4 887	5 314	5 580	5 859	33 820	4 831	6,92%		
- QF de 651 à 800 €	20,00 €	18,18 €	1 822	2 011	2 217	2 427	2 639	2 771	2 910	16 797	2 400	6,92%		
- QF supérieur à 800 €	20,00 €	18,18 €	13 098	14 463	15 939	17 453	18 980	19 929	20 926	120 789	17 256	6,92%		
Senior (+ de 65 ans)														
- QF de 0 à 420 €	20,00 €	18,18 €	26 302	29 044	32 006	35 047	38 114	40 019	42 020	242 552	34 650	6,92%		
- QF de 421 à 650 €	20,00 €	18,18 €	26 808	29 602	32 622	35 721	38 847	40 789	42 829	247 219	35 317	6,92%		
- QF de 651 à 800 €	20,00 €	18,18 €	9 251	10 215	11 257	12 326	13 405	14 075	14 779	85 307	12 187	6,92%		
- QF supérieur à 800 €	20,00 €	18,18 €	38 605	42 628	46 977	51 439	55 940	58 737	61 674	356 001	50 857	6,92%		
Titres scolaires Diabolo														
Abonnement Diabolo TAC mensuel														
Diabolo (-18 ans scolarisé)														
- QF de 0 à 420 €	22,40 €	20,36 €	19 726	20 318	20 928	21 556	22 202	22 868	23 554	151 154	21 593	2,57%		
- QF de 421 à 650 €	22,40 €	20,36 €	21 575	22 222	22 889	23 576	24 283	25 011	25 762	165 318	23 617	2,57%		
- QF de 651 à 800 €	22,40 €	20,36 €	9 105	9 378	9 660	9 949	10 248	10 555	10 872	69 767	9 967	2,57%		
- QF supérieur à 800 €	22,40 €	20,36 €	49 474	50 958	52 486	54 061	55 683	57 353	59 074	379 089	54 156	2,57%		
Abonnement Diabolo TAC annuel														
Diabolo (-18 ans scolarisé)														
- QF de 0 à 420 €	15,00 €	13,64 €	28 521	29 376	30 258	31 165	32 100	33 063	34 055	218 539	31 220	2,57%		
- QF de 421 à 650 €	15,00 €	13,64 €	44 411	45 743	47 116	48 529	49 985	51 484	53 029	340 297	48 614	2,57%		
- QF supérieur à 650 € - 1 seul enfant	15,00 €	13,64 €	233 837	240 852	248 078	255 520	263 186	271 081	279 214	1 791 768	255 967	2,57%		
- QF supérieur à 650 € - 2ème enfant	15,00 €	13,64 €	56 932	58 640	60 399	62 211	64 077	66 000	67 980	436 238	62 320	2,57%		
- QF supérieur à 420 € - 3ème enfant et suiv	15,00 €	13,64 €	8 186	8 431	8 684	8 945	9 213	9 490	9 774	62 724	8 961	2,57%		
Abonnement Diabolo TAC+CAR annuel														
Diabolo (-18 ans scolarisé)														
Circuit spécial + réseau TAC														
- QF de 0 à 420 €	0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
- QF de 421 à 650 €	15,00 €	13,64 €	731	753	776	799	823	848	873	5 605	801	2,57%		
- QF de 651 à 800 €	15,00 €	13,64 €	2 133	2 197	2 263	2 331	2 401	2 473	2 547	16 347	2 335	2,57%		
- QF supérieur à 650 €	15,00 €	13,64 €	35 875	36 951	38 059	39 201	40 377	41 588	42 836	274 888	39 270	2,57%		
Abonnement Diabolo CAR annuel														
Diabolo (-18 ans scolarisé)														
Circuit spécial (1 aller-retour le matin et la soir) vers les collèges et lycées														
- QF de 0 à 420 €	0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
- QF de 421 à 650 €	15,00 €	13,64 €	135	140	144	148	152	157	162	1 038	148	2,57%		
- QF de 651 à 800 €	15,00 €	13,64 €	169	174	179	184	190	195	201	1 291	184	2,57%		
- QF supérieur à 650 €	15,00 €	13,64 €	17 972	18 511	19 067	19 639	20 228	20 835	21 460	137 712	19 673	2,57%		
Titre de groupe														
Groupe Plein Tarif														
Groupe Tarif réduit (6 à 15 ans)														
- QF de 0 à 420 €	0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
- QF de 421 à 650 €	0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
- QF de 651 à 800 €	0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
- QF supérieur à 800 €	0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Divers														
Titre non valable														
Absence de titre														
Falsification de titre														
Incivilité														
Frais de dossier en cas d'absence de réalement de la contravention à part														
Régularisation des PV pour voyageur avec abonnement valide sous 7 jours														
Régularisation des PV pour voyageur avec abonnement valide à partir du														
Frais de premier établissement de carte			3,50 €	3,18 €	3 258	3 335	3 415	3 496	3 580	3 665	3 752	24 501	3 500	2,04%
Duplicata en cas de vol ou perte toutes cartes (sur justificatifs)			0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Résiliation abonnement sans justificatif			0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Gamme tarifaire "LEMAN PASS"			3 213 026	3 404 180	3 696 297	4 159 667	4 504 505	4 879 172	5 286 247	29 143 095	4 163 299	0		
Léman Pass - Gamme tarifaire transfrontalière zone 210 + 10														
Billet Léman Pass zone 210+10														
Billet plein tarif (dès 16 ans)	1,60 €	1,45 €	1 102 373	1 168 516	1 269 592	1 379 412	1 498 731	1 628 371	1 769 225	9 816 220	1 402 317	6,99%		
Billet tarif réduit (6 à 15 ans)	1,60 €	1,45 €	97 437	103 283	112 218	121 924	132 471	143 930	156 379	867 642	123 949	6,99%		
Billet de rattachement pour les abonnés Z10 (dès 6 ans)	0,00 €	0,00 €	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Billet "saut de puce" transfrontalier tram	1,00 €	0,91 €	9 895	10 489	11 396	12 382	13 453	14 617	15 881	88 114	12 588	6,99%		
Billet animal	1,60 €	1,45 €	643	681	740	804	874	949	1 031	5 723	818	6,99%		
Carte journalière Léman Pass														
Billet plein tarif (dès 16 ans)	3,98 €	3,62 €	35 244	37 359	40 591	44 102	47 916	52 061	56 565	313 838	44 834	6,99%		
Billet tarif réduit (6 à 15 ans)	1,44 €	1,31 €	1 736	1 841	2 000	2 173	2 361	2 565	2 787	15 462	2 209	6,99%		
Carte Multi-jours (5 jours consécutifs)														
Billet plein tarif (dès 6 ans)	17,45 €	15,87 €	15 657	16 596	18 032	19 592	21 286	23 128	25 128	139 420	19 917	6,99%		
Abonnement régional Annemasse														
Abonnement mensuel														
Adulte (+ de 26 ans)	39,00 €	35,46 €	649 468	688 436	747 986	812 686	882 984	959 362	1 042 347	5 783 268	826 181	6,99%		
Junior (6 à 25 ans)	32,70 €	29,73 €	230 511	244 342	265 477	288 441	313 391	340 500	369 953	2 052 616	293 231	6,99%		
Abonnement annuel														
Adulte (+ de 26 ans)	288,89 €	262,63 €	652 171	689 675	746 987	812 686	882 984	959 362	1 042 347	6 339 645	905 664	8,79%		
Junior (6 à 25 ans)	196,25 €	178,41 €	417 889	442 963										

Reversements recettes communauté tarifaire	-2 854 478	-3 056 606	-3 319 161	-3 673 786	-3 967 875	-4 237 809	-4 528 170	-25 637 886	-3 662 555	6,81%
Exploitant tramway								0	0	-
Lex (Léman Express)	-2 854 478	-3 056 606	-3 319 161	-3 673 786	-3 967 875	-4 237 809	-4 528 170	-25 637 886	-3 662 555	6,81%
Total recettes	2 677 168	2 863 375	3 105 610	3 464 725	3 736 572	3 985 685	4 253 307	24 086 440	3 440 920	6,84%

Synthèse

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.	TCAM
Total des recettes Rc (€ HT)	2 677 168	2 863 375	3 105 610	3 464 725	3 736 572	3 985 685	4 253 307	24 086 440	3 440 920	6,84%
<i>dont total des recettes de trafic (€ HT)</i>	<i>5 484 108</i>	<i>5 872 442</i>	<i>6 376 870</i>	<i>7 058 187</i>	<i>7 623 199</i>	<i>8 141 804</i>	<i>8 699 655</i>	<i>49 256 265</i>	<i>7 036 609</i>	<i>6,81%</i>
<i>dont total des recettes de locations</i>	<i>47 539</i>	<i>47 539</i>	<i>47 901</i>	<i>80 324</i>	<i>81 248</i>	<i>81 690</i>	<i>81 823</i>	<i>468 061</i>	<i>66 866</i>	<i>8,07%</i>
<i>dont total des reversements de recettes communauté tarifaire</i>	<i>-2 854 478</i>	<i>-3 056 606</i>	<i>-3 319 161</i>	<i>-3 673 786</i>	<i>-3 967 875</i>	<i>-4 237 809</i>	<i>-4 528 170</i>	<i>-25 637 886</i>	<i>-3 662 555</i>	<i>6,81%</i>

Autres matériels embarqués	€	33 182	33 182	33 182	33 182	33 182	33 182	33 182	232 274	33 182	0,00%
Informatique (logiciels et équipements)	€	114 389	111 747	112 023	124 803	126 203	123 803	119 353	832 318	118 903	0,61%
Autres	€	40 473	27 083	27 433	36 913	37 668	37 383	37 383	244 336	34 905	-1,13%
Vélos et trottinettes longue durée	€	40 473	27 083	27 433	36 913	37 668	37 383	37 383	244 336	34 905	-1,13%
Vélos libre service	€	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
trottinettes libre service	€	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Éléments fixes du réseau - hors personnel	€	211 501	211 501	224 834	291 501	291 501	291 501	291 501	1 813 841	259 120	4,69%
Dépôt	€	70 930	70 930	70 930	70 930	70 930	70 930	70 930	496 507	70 930	0,00%
Loyers dépôt	€	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Entretien et gardiennage dépôt	€	70 930	70 930	70 930	70 930	70 930	70 930	70 930	496 507	70 930	0,00%
Redevance de mise à disposition du dépôt	€	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Agence commerciale	€	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Loyers AC	€	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Entretien et gardiennage AC	€	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Maison de la mobilité	€	55 347	55 347	55 347	55 347	55 347	55 347	55 347	387 432	55 347	0,00%
Loyers MM	€	42 021	42 021	42 021	42 021	42 021	42 021	42 021	294 145	42 021	0,00%
Entretien et gardiennageMM	€	13 327	13 327	13 327	13 327	13 327	13 327	13 327	93 287	13 327	0,00%
Autres	€	85 224	85 224	98 557	165 224	165 224	165 224	165 224	929 902	132 843	9,92%
Gardiennage de nuit SSIAP (surveillance de la cha	€	0	0	13 333	80 000	80 000	80 000	80 000	333 333	47 619	-
Consignes Vélos	€	6 112	6 112	6 112	6 112	6 112	6 112	6 112	42 781	6 112	0,00%
Entretien sanitaires Terminus	€	19 826	19 826	19 826	19 826	19 826	19 826	19 826	138 781	19 826	0,00%
Maintenance armoires elec des stations tramway	€	15 807	15 807	15 807	15 807	15 807	15 807	15 807	110 647	15 807	0,00%
Electricité / eau	€	43 480	43 480	43 480	43 480	43 480	43 480	43 480	304 360	43 480	0,00%
Frais généraux	€	691 953	696 461	718 458	711 480	729 019	719 121	720 247	4 986 739	712 391	0,57%
Fournitures	€	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	105 000	15 000	0,00%
Assurances (hors matériel roulant)	€	24 609	26 766	26 766	26 766	26 766	26 766	26 766	185 204	26 458	1,21%
Assurance locaux	€	13 969	16 057	16 057	16 057	16 057	16 057	16 057	110 311	15 759	2,01%
Assurance RC	€	10 640	10 709	10 709	10 709	10 709	10 709	10 709	74 893	10 699	0,09%
Formations (non comprises dans la masse salariale)	€	34 310	14 411	26 284	9 963	23 473	11 077	17 824	137 341	19 620	-8,93%
Assistance technique	€	377 542	386 164	393 622	400 114	403 371	402 473	400 558	2 763 844	394 835	0,85%
Honoraires	€	20 500	20 500	20 500	20 500	20 500	20 500	20 500	143 500	20 500	0,00%
Impôts et taxes	€	74 413	80 300	82 714	84 681	85 425	85 268	85 174	577 975	82 568	1,95%
Contribution Economique Territoriale	€	46 081	50 350	52 230	53 304	53 822	53 717	53 750	363 253	51 893	2,22%
Redevances, Vignettes, Cartes Grises...	€	13 332	14 950	15 484	16 377	16 603	16 551	16 424	109 721	15 674	3,02%
Taxes Foncières	€	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Autres Impôts et Taxes à Charge	€	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	105 000	15 000	0,00%
Autres	€	145 579	153 321	153 572	154 456	154 483	158 037	154 425	1 073 875	153 411	0,85%
Commande de cartes Oûra / billetterie	€	25 404	32 604	32 604	32 604	32 604	36 204	32 604	224 626	32 089	3,63%
Frais de reception/ documentation	€	659	659	659	659	659	659	659	4 611	659	0,00%
Téléphone, affranchissement	€	35 465	35 465	35 465	35 465	35 465	35 465	35 465	248 254	35 465	0,00%
Frais bancaires	€	61 560	61 560	61 560	61 560	61 560	61 560	61 560	430 920	61 560	0,00%
tenues vestimentaires	€	22 492	23 034	23 285	24 169	24 196	24 150	24 138	165 464	23 638	1,01%
A détailler	€								0	0	-
A détailler	€								0	0	-
Marge et aléas y compris rémunération pour intéresser	€	124 443	223 875	259 310	264 462	266 783	266 176	265 240	1 670 288	238 613	11,42%
dont marge et aléas		24 443	123 875	159 310	164 462	166 783	166 176	165 240			
dont rémunération pour intéressement à la qualité		100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000			
		1,37%	2,29%	2,60%	2,56%	2,56%	2,56%	2,56%			
Total des charges (en € HT constants)	€	9 089 430	9 755 933	9 974 861	10 340 941	10 433 656	10 412 220	10 360 051	70 367 092	10 052 442	1,89%
Recettes reversées à Annemasse Agglomération	€	2 754 215	2 938 111	3 181 044	3 542 083	3 815 814	4 062 409	4 331 235	24 624 912	3 517 845	6,68%
Total des charges y compris reversement (en € HT cons	€	11 843 645	12 694 045	13 155 904	13 883 024	14 249 469	14 474 630	14 691 286	94 992 003	13 570 286	3,13%

Coûts unitaires et Coefficients d'élasticité RETENUS pour la formation des recettes

1- Coûts unitaires

Coûts unitaires de personnel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Coût moyen conducteur (total brut + charges)	41 614	41 719	41 887	41 940	42 334	42 319	42 674
Coût horaire brut production semaine	20,75	20,68	20,87	20,76	20,93	20,87	21,03
Coût horaire brut production soir (22h-5h)	28,02	27,95	28,14	28,03	28,20	28,14	28,30
Coût horaire brut production dimanche	30,75	30,68	30,87	30,76	30,93	30,87	31,03

Coûts unitaires de roulage au kilomètre total (com + HLP + technique) (années 2 à 7)	Bus standards GO	Bus standards BioGNV	Bus standards électrique	Bus articulés GO	Bus articulés GNV	Minibus TAD GO	Minibus TAD électrique	Minibus TPMR GO	Minibus TPMR électrique
Coût unitaire de roulage global	0,7417	0,5838	0,4768	1,0149	0,7794	0,3333	0,2581	0,3562	0,2619
Carburant (GO, GNV, elec)	0,3823	0,4120	0,1950	0,5529	0,5768	0,1081	0,0450	0,1311	0,0488
Lubrifiants	0,0060	0,0060	0,0010	0,0090	0,0090	0,0030	0,0010	0,0030	0,0010
Pneu	0,0186	0,0186	0,0270	0,0291	0,0291	0,0133	0,0133	0,0133	0,0133
Pièces	0,1229	0,0142	0,0600	0,1850	0,0278	0,0500	0,0400	0,0500	0,0400
Entretien sous traité	0,0829	0,0042	0,0650	0,1100	0,0078	0,0300	0,0300	0,0300	0,0300
Main d'œuvre atelier	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288
Coût unitaire de roulage hors main d'œuvre	0,6128	0,4550	0,3480	0,8860	0,6506	0,2044	0,1293	0,2274	0,1331

2- Coefficients d'élasticité retenus pour la formation des recettes

	Heures de pointe	Heures creuses	Vacances	Dimanche
Lignes régulières	0,63	0,26	0,32	0,15
Lignes scolaires	0	0	0	0
TAD	0	0	0	0

Coûts unitaires de roulage au kilomètre total (com + HLP + technique) année 1	Bus standards GO	Bus standards BioGNV	Bus standards électrique	Bus articulés GO	Bus articulés GNV	Minibus TAD GO	Minibus TAD électrique	Minibus TPMR GO	Minibus TPMR électrique
Coût unitaire de roulage global	0,7571	0,0000	0,4916	1,0240	0,0000	0,3480	0,2729	0,3710	0,2766
Carburant (GO, GNV, elec)	0,3889		0,1950	0,5623		0,1081	0,0450	0,1311	0,0488
Lubrifiants	0,0060		0,0010	0,0090		0,0030	0,0010	0,0030	0,0010
Pneu	0,0186		0,0270	0,0291		0,0133	0,0133	0,0133	0,0133
Pièces	0,1200		0,0600	0,1800		0,0500	0,0400	0,0500	0,0400
Entretien sous traité	0,0800		0,0650	0,1000		0,0300	0,0300	0,0300	0,0300
Main d'œuvre atelier	0,1436		0,1436	0,1436		0,1436	0,1436	0,1436	0,1436

Tableau de ventilation des coûts par indice

Indice	valeur des coefficients	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Salaires	a	73,96%	72,57%	72,14%	72,35%	72,25%	72,46%	73,00%
Energie/Gasoil	b1	7,62%	7,37%	6,60%	6,23%	5,77%	5,42%	3,87%
Energie/GNV	b2	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,35%	1,90%
Energie/Electricité	b3	0,05%	0,40%	0,70%	1,08%	1,27%	1,30%	1,40%
Entretien MR	c	5,03%	5,20%	5,10%	5,44%	5,70%	5,80%	5,14%
Autres charges	d	13,12%	13,43%	14,36%	13,66%	13,79%	13,51%	13,73%
Part fixe	pf	1,31%	2,05%	2,10%	2,20%	2,18%	2,13%	1,92%
		- 0,01	- 0,01	- 0,01	- 0,01	- 0,01	- 0,01	- 0,01

Calcul annexe : ventilation des coûts de l'énergie

Energie (global)	b	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
dont Gasoil	b1	6,72%	5,90%	5,14%	4,57%	4,12%	3,76%	2,20%
dont GNV	b2	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,35%	1,90%
dont Electricité	b3	0,05%	0,40%	0,70%	1,08%	1,27%	1,30%	1,40%

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
99,27%	93,59%	87,99%	80,87%	76,39%	69,53%	40,03%
0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	6,38%	34,60%
0,73%	6,41%	12,01%	19,13%	23,61%	24,09%	25,38%

Calcul annexe : ventilation des coûts de la sous-traitance

Energie (global)	sst	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
dont Salaires	a	3,16%	5,15%	5,09%	5,81%	5,76%	5,80%	5,83%
dont Gasoil	b1	0,90%	1,47%	1,46%	1,66%	1,65%	1,66%	1,67%
dont Entretien M	c	0,52%	0,84%	0,84%	0,95%	0,94%	0,95%	0,96%
dont Autres char	d	1,09%	1,77%	1,75%	2,00%	1,98%	1,99%	2,00%
dont Part fixe	pf	0,58%	0,95%	0,94%	1,07%	1,06%	1,07%	1,07%

moyenne
50,57%
14,47%
8,29%
17,38%
9,30%

Calcul annexe : ventilation marge et aléas / impôt sur les sociétés

Energie (global)	resultat	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
dont Autres char	d	1,03%	1,72%	1,95%	1,92%	1,92%	1,92%	1,92%
dont Part fixe	pf	0,34%	0,57%	0,65%	0,64%	0,64%	0,64%	0,64%

moyenne
75,00%
25,00%

SUPPRIMER à partir de cette ligne

pondération BP	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
	73,64%	72,28%	71,86%	72,08%	71,98%	72,18%	72,73%
	7,61%	7,29%	6,46%	6,04%	5,56%	5,18%	3,61%
	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,40%	2,05%
	0,06%	0,49%	0,84%	1,27%	1,48%	1,49%	1,51%
	5,03%	5,19%	5,10%	5,43%	5,69%	5,80%	5,14%
	12,62%	12,96%	13,90%	13,21%	13,34%	13,07%	13,29%
	1,04%	1,79%	1,85%	1,96%	1,95%	1,89%	1,68%

pondération fichier client	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
	72,83%	72,44%	72,08%	72,22%	72,13%	72,32%	72,73%
	7,48%	7,28%	6,46%	5,81%	5,34%	4,98%	3,50%
	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,37%	1,92%
	0,06%	0,47%	0,83%	1,32%	1,52%	1,53%	1,54%
	4,95%	5,17%	5,07%	5,31%	5,57%	5,69%	5,09%
	13,39%	12,94%	13,76%	13,03%	13,15%	12,87%	13,07%
	1,30%	1,69%	1,80%	2,31%	2,29%	2,23%	2,15%

DELTA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
	-0,81%	0,16%	0,22%	0,14%	0,15%	0,14%	0,00%
	-0,13%	0,00%	-0,01%	-0,23%	-0,22%	-0,20%	-0,11%
	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-0,03%	-0,14%
	0,00%	-0,01%	-0,01%	0,05%	0,04%	0,04%	0,04%
	-0,09%	-0,02%	-0,02%	-0,13%	-0,12%	-0,10%	-0,05%
	0,77%	-0,02%	-0,14%	-0,18%	-0,19%	-0,19%	-0,22%
	0,26%	-0,10%	-0,05%	0,35%	0,35%	0,35%	0,48%

entretien et gardiennage dépôt & MM @100% salaire sur fichier client, splité au BP

Annexe 12

Coûts unitaires et Coefficients d'élasticité RETENUS pour la formation des recettes

1- Coûts unitaires

Coûts unitaires de personnel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Coût moyen conducteur (total brut + charges)	41 614	41 719	41 887	41 940	42 334	42 319	42 674
Coût horaire brut production semaine	20,75	20,68	20,87	20,76	20,93	20,87	21,03
Coût horaire brut production soir (22h-5h)	28,02	27,95	28,14	28,03	28,20	28,14	28,30
Coût horaire brut production dimanche	30,75	30,68	30,87	30,76	30,93	30,87	31,03

Coûts unitaires de roulage au kilomètre total (com + HLP + technique) (années 2 à 7)	Bus standards GO	Bus standards BioGNV	Bus standards électrique	Bus articulés GO	Bus articulés GNV	Minibus TAD GO	Minibus TAD électrique	Minibus TPMR GO	Minibus TPMR électrique
Coût unitaire de roulage global	0,7417	0,5838	0,4768	1,0149	0,7794	0,3333	0,2581	0,3562	0,2619
Carburant (GO, GNV, elec)	0,3823	0,4120	0,1950	0,5529	0,5768	0,1081	0,0450	0,1311	0,0488
Lubrifiants	0,0060	0,0060	0,0010	0,0090	0,0090	0,0030	0,0010	0,0030	0,0010
Pneu	0,0186	0,0186	0,0270	0,0291	0,0291	0,0133	0,0133	0,0133	0,0133
Pièces	0,1229	0,0142	0,0600	0,1850	0,0278	0,0500	0,0400	0,0500	0,0400
Entretien sous-traité	0,0829	0,0042	0,0650	0,1100	0,0078	0,0300	0,0300	0,0300	0,0300
Main d'œuvre atelier	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288
Coût unitaire de roulage hors main d'œuvre	0,6128	0,4550	0,3480	0,8860	0,6506	0,2044	0,1293	0,2274	0,1331

Coûts unitaires de roulage au kilomètre total (com + HLP + technique) année 1	Bus standards GO	Bus standards BioGNV	Bus standards électrique	Bus articulés GO	Bus articulés GNV	Minibus TAD GO	Minibus TAD électrique	Minibus TPMR GO	Minibus TPMR électrique
Coût unitaire de roulage global	0,7571	0,0000	0,4916	1,0240	0,0000	0,3480	0,2729	0,3710	0,2766
Carburant (GO, GNV, elec)	0,3889		0,1950	0,5623		0,1081	0,0450	0,1311	0,0488
Lubrifiants	0,0060		0,0010	0,0090		0,0030	0,0010	0,0030	0,0010
Pneu	0,0186		0,0270	0,0291		0,0133	0,0133	0,0133	0,0133
Pièces	0,1200		0,0600	0,1800		0,0500	0,0400	0,0500	0,0400
Entretien sous-traité	0,0800		0,0650	0,1000		0,0300	0,0300	0,0300	0,0300
Main d'œuvre atelier	0,1436		0,1436	0,1436		0,1436	0,1436	0,1436	0,1436

2- Coefficients d'élasticité retenus pour la formation des recettes

	Heures de pointe	Heures creuses	Vacances	Dimanche
Lignes régulières	0.63	0.26	0.32	0.15
Lignes scolaires	0	0	0	0
TAD	0	0	0	0

ANNEXE 13

CALCUL DE LA VARIATION DE LA MOYENNE PONDEREE DES TARIFS

La variation du tarif moyen pour l'année n est obtenue par addition des variations nominales pondérée par la part chaque titre dans la recette (référence année n -1) :

Titre de transport (1)	% de la recette totale de l'année n-1 (2)	Variation de tarif en % (3)	Variation de tarif pondérée par (2)
Billet unité tout Annemasse			
Carnet de 10 tickets tout Annemasse			
Adulte Abonnement mensuel nominatif adulte, QF ≤ 420 €			
Adulte Abonnement mensuel nominatif adulte, 650 € ≥ QF ≥ 421			
Adulte Abonnement mensuel nominatif adulte, 800 € ≥ QF ≥ 651			
Adulte Abonnement mensuel nominatif adulte, QF ≥ 801			
Abonnement mensuel nominatif junior (- de 26 ans)			
Abonnement mensuel nominatif diabolo (- de 18 ans scolarisé)			
...			
Adulte Abonnement annuel nominatif adulte, QF ≤ 420 €			
Adulte Abonnement annuel nominatif adulte, 650 € ≥ QF ≥ 421			
Adulte Abonnement annuel nominatif adulte, 800 € ≥ QF ≥ 651			
Adulte Abonnement annuel nominatif adulte, QF ≥ 801			
Abonnement annuel nominatif junior			

- (1) Titres TAC en vigueur à la mise en œuvre du contrat
- (2) Part de chaque titre dans la recette de l'année n-1
- (3) Variation nominale de chaque titre pour l'année n par rapport au tarif en vigueur à la mise en place du contrat

Commentaire TP2A : le contenu de l'annexe sera à utiliser lors de la mise en place d'une nouvelle grille tarifaire ou de variations dans la grille tarifaire.



ANNEXE 14 SUBDELEGATION

TP2A prévoit de subdéléguer les prestations suivantes :

Prestation	Subdélégataire	Coordonnées
Exploitation des circuits scolaires (208 723 km commerciaux sur la durée du contrat)	SAT Annemasse	19 Rue Deux Montagnes Quebec 74100 Ville La Grand
Exploitation d'une partie des lignes régulières hors Tango et ligne 5 à partir de décembre 2025 (1 527 830 km commerciaux sur la durée du contrat)	SAT Annemasse	19 Rue Deux Montagnes Quebec 74100 Ville La Grand
Exploitation d'une partie du service TAD (ligne TAD A et ligne CHAL Express) (47 387 km commerciaux sur la durée du contrat)	Taxis Annemasse	Taxi n°3: EL GHMARI KHALI khalidelghmari@gmail.com 0642391819 Taxi n°4: TYAL ADNAN royaltaxi74@gmail.com 0619703924 Taxi n°6: RIVIERE ANTHONY deltataxi@live.fr 0680465832 Taxi n°10: FAIZ RACHID faiztaxi@gmail.com 0652880130
Centrale de réservation TAD / TPMR	Flexicité 74	16 rue Germain Sommeiller 74100 Annemasse
Exploitation du service de Vélo Libre-Service (VLS) OPTION ANNEXE 30	Donkey Republic	Marion Galan Alfonso +4531325222 marion@donkeyrepublic.com www.donkey.bike
Exploitation de service de Trottinette Libre-Service (TLS) OPTION ANNEXE 30	TIER Mobility	Pauline Gain pauline.gain@tier.app 06.08.22.16.96 www.tier.app/fr/



Annexes

Annemasse-les-Voirons Agglomération

Délégation du service public des transports collectifs

1

ANNEXE 15 MAAS ET SITE INTERNET

Site internet :

Le site internet Tac Mobilités doit contenir toutes les informations sur l'ensemble de la mobilité du territoire.

En plus des informations essentielles : le plan du réseau, le plan des lignes, les horaires à tous les points arrêts, l'état de l'accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite, les démarches nécessaires pour effectuer une réservation auprès du service de Transport à la Demande ou contacter le concessionnaire, l'information en cas d'événements particuliers affectant le réseau (mouvements de grèves...), les tarifs, les règlements intérieur du réseau et des services...rappelé notamment dans l'annexe 18, le site internet doit contenir l'actualité du réseau et des animations de la Maison de la Mobilité et du Tourisme. Les informations concernant les « Bons plans » mis en place sur le territoire comme les actions en faveur des étudiants, une aide à l'achat de vélo ou encore le programme Tac fidélité (liste non exhaustive), doivent être présentes ainsi que les prestations du délégataire envers les entreprises.

Nous souhaiterions faire évoluer le site internet afin qu'il devienne un outil pour les entreprises inscrites dans une démarche de plan de mobilité.

Les informations du site internet ne peuvent se limiter aux services proposés par le délégataire, il est primordial que des explications puissent être fournies sur l'office du tourisme des Monts de Genève et les autres opérateurs de mobilité avec lesquelles le territoire a des liens (exemple : le réseau Proximité, le réseau de tram des TPG, le Léman express...).

Le site internet doit également contenir une rubrique type FAQ qui évolue selon les nouveautés.

Le site internet doit être doté d'un Webshop. Les usagers doivent pouvoir réaliser tous les achats de la gamme proposée par le concessionnaire sur le site internet.

Le calculateur d'itinéraire du site internet se base sur du temps théorique, une ouverture sur du temps réel serait une évolution intéressante.

MaaS :

L'application Tac Mobilités se veut être un MaaS (Mobility as a Service) innovant.

Il possède actuellement les fonctionnalités suivantes :

- E-ticket Tout Annemasse
- Disponibilité du parking SAGS en temps réel
- Taxi dans la recherche d'itinéraire
- Covoiturage dans la recherche d'itinéraire
- L'information théorique sur les stationnements vélos (consignes + arceaux) dans la carte "autour de moi"
- Deeplink vers l'autopartage Mobility (Suisse)
- Ajout de Géo vélo
- La marche à pied en mode à part entière, incluse dans la recherche d'itinéraire
- L'information théorique sur les futures Parking Relais
- Ajout du bus interurbain LIHSA dans la recherche d'itinéraire
- Coût réel de la voiture (ex. amortissement, usure, assurance...)
- Coût Transport Public (TAC, TPG) - CFF/TER hors scope
- Trajets intermodaux Vélo personnel + TC dans la recherche d'itinéraire
- Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) via lien sur le Menu
- Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) via bottom bar section eTicket

- Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève)
- Intégration de la nouvelle chartre graphique

Développement MaaS fin 2021-2022 :

- Fusion du compte client appli avec le compte client du site internet
- Passage e-ticket validation à vue à un en M-ticket à QRcode
- Disponibilité de l'abonnement mensuel (sur mesure 4)
- Réintégration du temps réel TPG suite au changement de SAEIV

Evolutions potentielles à travailler :

- Intégrer les réseaux de transports voisins (Proximiti, BUT...)
- Intégrer l'opérateur d'autopartage Citiz
- Ouverture du system de gestion des P+R
- Ouverture des parcs à vélo
- Intégrer la réservation du transport à la demande
- Développement en lien avec l'appli Oura (cf convention Oura, avenant 4 – annexe 15)

Annemasse aggro souhaite faire évoluer le MaaS afin de tendre vers un compte mobilité permettant aux usagers de regrouper leurs dépenses mobilité sur une seule application.

Néanmoins, il est demandé avant tout d'améliorer la performance du MaaS avec les fonctionnalités actuelles (à cout constant) et augmenter le nombre d'utilisateur.

Les propositions d'amélioration devront être faites en option à valider par l'autorité organisatrice.

Un programme d'investissement pluriannuel accompagné du cout de fonctionnement annuel peut être proposé.

Cf. tableau suivi des données

Cf. tableau coûts de fonctionnement

Cf. contrat Instant System

Commentaire TP2A : le contenu de l'annexe sera à adapter lors de la mise au point contractuelle, en y intégrant les éléments de la pièce B23.



ANNEXE 15a

Type de données	Opérateurs	Propriétaire/détenteur de la donnée	Format de données	Tps réel ou statique	Données transmises le....	Durée de validité	Date de début de validité	Date de fin de validité	Contact (mail + téléphone)
Réseau de bus TAC	TAC	RATP Dev	Théorique : Export Hastus Fichier GTFS Temps réel : GTFS RT Ratp Dev	Temps théorique + temps réel	Temps théorique : Dernière réception 08/07/2021	Temps théorique : 31/12/2021	12.02.2021	31.12.2021	Emmanuelle Magnifici Chef de projet Systèmes Métiers +33 6 23 28 29 46 emmanuelle.magnifici@ratpdev.com Christina Laumond Cheffe de projets transverses et systèmes +33 6 47 41 54 93 christina.laumond@ratpdev.com
Réseau de bus - INFO TRAFIC	TAC	RATP Dev	Réception automatique du CRM V2	Synchronisation automatique de chaque publication	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Aylin YURTALAN aylin.yurtalan@ratpdev.com
Réseau de Bus Tram TPG	TPG	TPG	Théorique : Export Hastus Fichier GEMAA Temps réel : XML Open data TPG -> indisponible depuis avril 2021. Instant system ne peut pas gérer 2 fichiers GTFS RT Devis en cours pour étude technique + integration coté IS	Temps théorique + temps réel	Temps théorique : Dernière réception 27.05.2021	Temps théorique : 31/12/2021 Sauf si changement d'offre graphiquée par TPG d'ici là	27.05.2021	11.12.21	Vaccaro Philippe Vaccaro.P@tpg.ch Ligne directe : +41 22 308 31 81
Léman Express	CFF / SNCF	Théorique : - Suisse jusqu'à Annemasse : CFF - Annemasse vers reste 74 : SNCF Temps réel : ?	GTFS	Temps Théorique Suisse -> Annemasse	Pas de réception, prélevé sur Open DATA CFF	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
TER	SNCF	SNCF	GTFS	Temps théorique	Pas de réception, prélevé via API SNCF	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Cars interurbain	LISHA	Région Auvergne Rhône Alpes	GTFS via https://transport.data.gouv.fr/ datasets/reseau-interurbain- cars-region-haute-savoie-74/	Temps théorique	Dernière réception 07.06.2021	Prélevé sur transport data Pas de chargement en PROD pour l'instant: incohérences des données -> En cours	18.10.2020	11.12.2021	Nicolas de COCQUEREL T 04 26 73 48 41 nicolas.decocquerel@auvergner honealpes.fr
Parking (localisation et disponibilité)	SAGS	SAGS	SFTP	Temps réel	Pas de reception, temps réel via SFTP	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Loic Curnillon Directeur Projets Transverses lcurnillon@sags.fr 0385385695
P+R	TAC	TAC	Via tickets Instant System : Localisation Google Maps + capacité	Info Théorique	Octobre 2019	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Offre de trajet de covoiturage	Mov'ici	Région Auvergne Rhône Alpes	-	Temps Théorique	Pas de réception, prélevé via API Mov'ICI	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Parc à vélo	TAC	TAC	Via tickets Instant System : Localisation Google Maps + capacité	Info Théorique	Juin 2021	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Autopartage	CITIZ	CITIZ	-	Info Théorique	Pas de réception, prélevé via API CITIZ	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Itinéraire + stationnement vélo	Géovélo	Les collectivités via le Grand Genève	-	Infos Théoriques : Itinéraires : Mise à jour par Géovélo + outil collaboratif sur lequel tout le monde peut soumettre des modifications. Stationnements : Données issues de Open Street Maps, les informations sont renseignées par les communes de l'agglomération. Emplacements vélo : Les données sont récupérées d'OSM https://prod.instant-	Pas de réception, prélevé via API Géovélo	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
TAXI	TAC	TP2A	CSV	Info Théorique : Coordonnées des taxis	Decembre 2018	Sans objet	déc-18	Sans Objet	Chaque commune de l'agglomération

Fonctionnalités	Actés?	Livraison	Coût Run (prorata)	
			2020	2021
Lot 1 - E-ticket Tout Annemasse	Oui	janv-19	9600,0	9600,0
Lot 1 - Disponibilité du parking en temps réel	Oui	janv-19	860,0	860,0
Lot 1 - Taxi dans la recherche d'itinéraire	Oui	janv-19	880,0	880,0
Lot 1 - Couverture dans la recherche d'itinéraire	Oui	janv-19	1900,0	1900,0
Lot 2 - L'information théorique sur les stationnements vélos (consignes + arceaux) dans la carte "autour de moi"	Oui	août-19	100,0	240,0
Lot 2 - Deepink vers l'autopartage Mobility (Suisse)	Oui	août-19	0,0	0,0
Lot 2 - Ajout de Gevello	Oui	sept-19	80,0	240,0
Lot 2 - La marche à pied en mode à part entière, inclus dans la recherche d'itinéraire	Oui	sept-19	226,7	580,0
Lot 2 - L'information théorique sur les futures Parkings Relais	Oui	sept-19	0,0	0,0
Lot 2 - Ajout du bus inter-urbain LHA dans la recherche d'itinéraire	Oui	juin-20	0,0	1400,0
Lot 2 - Coût réel de la voiture (ex. amortissement, usure, assurance...)	Oui	dec-19	145,8	1750,0
Lot 2 - Coût Transport Public (TMC, TPG) - CH/TER hors scope	Oui	mar-20	0,0	816,7
Lot 2 - Trains internationaux Velo personnel + TC dans la recherche d'itinéraire	Oui	fév-20	0,0	181,3
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) via lien sur le Menu (coût 15)	Oui	dec-19	0,0	0,0
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) via bottom bar section et ticket (coût 15)	Oui	mar-20	0,0	1900,0
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) (A noter : coût TPG)	Oui	fév-19	5454,5	5454,5
Lot 3 - Intégration de la nouvelle chartre graphique	Oui	dec-19	0,0	0,0
			19187,0	25844,5
			13 732,50 €	20 390,00 €
			5 454,55 €	5 454,55 €

RUN Instant System
 RUN TPG*
 *Coût de run TPG financé par RATP Dev et non pas Annemasse Agglo (qui financent seulement les coûts d'exploitation)

Type de données	Opérateurs	Propriétaire/détenteur de la donnée	Format de données	Tps réel ou statique	Données transmises le....	Durée de validité	Date de début de validité	Date de fin de validité	Contact (mail + téléphone)
Réseau de bus TAC	TAC	RATP Dev	Théorique : Export Hastus Fichier GTFS Temps réel : GTFS RT Ratp Dev	Temps théorique + temps réel	Temps théorique : Dernière réception 08/07/2021	Temps théorique : 31/12/2021	12.02.2021	31.12.2021	Emmanuelle Magnifici Chef de projet Systèmes Métiers +33 6 23 28 29 46 emmanuelle.magnifici@ratpdev.com Christina Laumond Cheffe de projets transverses et systèmes +33 6 47 41 54 93 christina.laumond@ratpdev.com
Réseau de bus - INFO TRAFIC	TAC	RATP Dev	Réception automatique du CRM V2	Synchronisation automatique de chaque publication	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Aylin YURTALAN aylin.yurtalan@ratpdev.com
Réseau de Bus Tram TPG	TPG	TPG	Théorique : Export Hastus Fichier GEMAA Temps réel : XML Open data TPG -> indisponible depuis avril 2021. Instant system ne peut pas gérer 2 fichiers GTFS RT Devis en cours pour étude technique + integration coté IS	Temps théorique + temps réel	Temps théorique : Dernière réception 27.05.2021	Temps théorique : 31/12/2021 Sauf si changement d'offre graphiquée par TPG d'ici là	27.05.2021	11.12.21	Vaccaro Philippe Vaccaro.P@tpg.ch Ligne directe : +41 22 308 31 81
Léman Express	CFF / SNCF	Théorique : - Suisse jusqu'à Annemasse : CFF - Annemasse vers reste 74 : SNCF Temps réel : ?	GTFS	Temps Théorique Suisse -> Annemasse	Pas de réception, prélevé sur Open DATA CFF	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
TER	SNCF	SNCF	GTFS	Temps théorique	Pas de réception, prélevé via API SNCF	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Cars interurbain	LISHA	Région Auvergne Rhône Alpes	GTFS via https://transport.data.gouv.fr/ datasets/reseau-interurbain- cars-region-haute-savoie-74/	Temps théorique	Dernière réception 07.06.2021	Prélevé sur transport data Pas de chargement en PROD pour l'instant: incohérences des données -> En cours	18.10.2020	11.12.2021	Nicolas de COCQUEREL T 04 26 73 48 41 nicolas.decocquerel@auvergner honealpes.fr
Parking (localisation et disponibilité)	SAGS	SAGS	SFTP	Temps réel	Pas de réception, temps réel via SFTP	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Loic Curnillon Directeur Projets Transverses lcurnillon@sags.fr 0385385695
P+R	TAC	TAC	Via tickets Instant System : Localisation Google Maps + capacité	Info Théorique	Octobre 2019	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Offre de trajet de covoiturage	Mov'ici	Région Auvergne Rhône Alpes	-	Temps Théorique	Pas de réception, prélevé via API Mov'ICI	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Parc à vélo	TAC	TAC	Via tickets Instant System : Localisation Google Maps + capacité	Info Théorique	Juin 2021	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Autopartage	CITIZ	CITIZ	-	Info Théorique	Pas de réception, prélevé via API CITIZ	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Itinéraire + stationnement vélo	Géovélo	Les collectivités via le Grand Genève	-	Infos Théoriques : Itinéraires : Mise à jour par Géovélo + outil collaboratif sur lequel tout le monde peut soumettre des modifications. Stationnements : Données issues de Open Street Maps, les informations sont renseignées par les communes de l'agglomération. Emplacements vélo : Les données sont récupérées d'OSM https://prod.instant-	Pas de réception, prélevé via API Géovélo	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
TAXI	TAC	TP2A	CSV	Info Théorique : Coordonnées des taxis	Decembre 2018	Sans objet	déc-18	Sans Objet	Chaque commune de l'agglomération

Fonctionnalités	Actés?	Livraison	Coût Run (prorata)	
			2020	2021
Lot 1 - E-ticket Tout Annemasse	Oui	janv-19	9600,0	9600,0
Lot 1 - Disponibilité du parking en temps réel	Oui	janv-19	860,0	860,0
Lot 1 - Taxi dans la recherche d'itinéraire	Oui	janv-19	880,0	880,0
Lot 1 - Couverture dans la recherche d'itinéraire	Oui	janv-19	1900,0	1900,0
Lot 2 - L'information théorique sur les stationnements vélos (consignes + arceaux) dans la carte "autour de moi"	Oui	août-19	100,0	240,0
Lot 2 - Deepink vers l'autopartage Mobility (Suisse)	Oui	août-19	0,0	0,0
Lot 2 - Ajout de Gevello	Oui	sept-19	80,0	240,0
Lot 2 - La marche à pied en mode à part entière, inclus dans la recherche d'itinéraire	Oui	sept-19	226,7	580,0
Lot 2 - L'information théorique sur les futures Parkings Relais	Oui	sept-19	0,0	0,0
Lot 2 - Ajout du bus inter-urbain LHA dans la recherche d'itinéraire	Oui	juin-20	0,0	1400,0
Lot 2 - Coût réel de la voiture (ex. amortissement, usure, assurance...)	Oui	dec-19	145,8	1700,0
Lot 2 - Coût Transport Public (TMC, TPG) - CH/TER hors scope	Oui	mar-20	0,0	816,7
Lot 2 - Trains internationaux Velo personnel + TC dans la recherche d'itinéraire	Oui	fév-20	0,0	181,3
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) via lien sur le Menu (coût 15)	Oui	dec-19	0,0	0,0
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) via bottom bar section et ticket (coût 15)	Oui	mar-20	0,0	1900,0
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) (A noter : coût TPG)	Oui	fév-19	5454,5	5454,5
Lot 3 - Intégration de la nouvelle chartre graphique	Oui	dec-19	0,0	0,0
			19187,0	25844,5
			13 732,50 €	20 390,00 €
			5 454,55 €	5 454,55 €

RUN Instant System
 RUN TPG*
 *Coût de run TPG financé par RATP Dev et non pas Annemasse Agglo (qui financent seulement les coûts d'exploitation)

Type de données	Opérateurs	Propriétaire/détenteur de la donnée	Format de données	Tps réel ou statique	Données transmises le....	Durée de validité	Date de début de validité	Date de fin de validité	Contact (mail + téléphone)
Réseau de bus TAC	TAC	RATP Dev	Théorique : Export Hastus Fichier GTFS Temps réel : GTFS RT Ratp Dev	Temps théorique + temps réel	Temps théorique : Dernière réception 08/07/2021	Temps théorique : 31/12/2021	12.02.2021	31.12.2021	Emmanuelle Magnifici Chef de projet Systèmes Métiers +33 6 23 28 29 46 emmanuelle.magnifici@ratpdev.com Christina Laumond Cheffe de projets transverses et systèmes +33 6 47 41 54 93 christina.laumond@ratpdev.com
Réseau de bus - INFO TRAFIC	TAC	RATP Dev	Réception automatique du CRM V2	Synchronisation automatique de chaque publication	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Aylin YURTALAN aylin.yurtalan@ratpdev.com
Réseau de Bus Tram TPG	TPG	TPG	Théorique : Export Hastus Fichier GEMAA Temps réel : XML Open data TPG -> indisponible depuis avril 2021. Instant system ne peut pas gérer 2 fichiers GTFS RT Devis en cours pour étude technique + integration coté IS	Temps théorique + temps réel	Temps théorique : Dernière réception 27.05.2021	Temps théorique : 31/12/2021 Sauf si changement d'offre graphique par TPG d'ici là	27.05.2021	11.12.21	Vaccaro Philippe Vaccaro.P@tpg.ch Ligne directe : +41 22 308 31 81
Léman Express	CFF / SNCF	Théorique : - Suisse jusqu'à Annemasse : CFF - Annemasse vers reste 74 : SNCF Temps réel : ?	GTFS	Temps Théorique Suisse -> Annemasse	Pas de réception, prélevé sur Open DATA CFF	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
TER	SNCF	SNCF	GTFS	Temps théorique	Pas de réception, prélevé via API SNCF	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Cars interurbain	LISHA	Région Auvergne Rhône Alpes	GTFS via https://transport.data.gouv.fr/datasets/reseau-interurbain-cars-region-haute-savoie-74/	Temps théorique	Dernière réception 07.06.2021	Prélevé sur transport data Pas de chargement en PROD pour l'instant: incohérences des données -> En cours	18.10.2020	11.12.2021	Nicolas de COCQUEREL T 04 26 73 48 41 nicolas.decocquerel@auvergnerhonealpes.fr
Parking (localisation et disponibilité)	SAGS	SAGS	SFTP	Temps réel	Pas de réception, temps réel via SFTP	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Loic Curnillon Directeur Projets Transverses lcurnillon@sags.fr 0385385695
P+R	TAC	TAC	Via tickets Instant System : Localisation Google Maps + capacité	Info Théorique	Octobre 2019	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Offre de trajet de covoiturage	Mov'ici	Région Auvergne Rhône Alpes	-	Temps Théorique	Pas de réception, prélevé via API Mov'ICI	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Parc à vélo	TAC	TAC	Via tickets Instant System : Localisation Google Maps + capacité	Info Théorique	Juin 2021	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Autopartage	CITIZ	CITIZ	-	Info Théorique	Pas de réception, prélevé via API CITIZ	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Itinéraire + stationnement vélo	Géovélo	Les collectivités via le Grand Genève	-	Infos Théoriques : Itinéraires : Mise à jour par Géovélo + outil collaboratif sur lequel tout le monde peut soumettre des modifications. Stationnements : Données issues de Open Street Maps, les informations sont renseignées par les communes de l'agglomération. Emplacements vélo : Les données sont récupérées d'OSM https://prod.instant-	Pas de réception, prélevé via API Géovélo	Mise à jour automatique	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
TAXI	TAC	TP2A	CSV	Info Théorique : Coordonnées des taxis	Decembre 2018	Sans objet	déc-18	Sans Objet	Chaque commune de l'agglomération

Fonctionnalités	Actés?	Livraison	Coût Run (prorata)	
			2020	2021
Lot 1 - E-ticket Tout Annemasse	Oui	janv-19	9600,0	9600,0
Lot 1 - Disponibilité du parking en temps réel	Oui	janv-19	860,0	860,0
Lot 1 - Taxi dans la recherche d'itinéraire	Oui	janv-19	880,0	880,0
Lot 1 - Couverture dans la recherche d'itinéraire	Oui	janv-19	1900,0	1900,0
Lot 2 - L'information théorique sur les stationnements vélos (consignes + arceaux) dans la carte "autour de moi"	Oui	août-19	100,0	240,0
Lot 2 - Deepink vers l'autopartage Mobility (Suisse)	Oui	août-19	0,0	0,0
Lot 2 - Ajout de Gevello	Oui	sept-19	80,0	240,0
Lot 2 - La marche à pied en mode à part entière, inclus dans la recherche d'itinéraire	Oui	sept-19	226,7	580,0
Lot 2 - L'information théorique sur les futures Parkings Relais	Oui	sept-19	0,0	0,0
Lot 2 - Ajout du bus inter-urbain LHA dans la recherche d'itinéraire	Oui	juin-20	0,0	1400,0
Lot 2 - Coût réel de la voiture (ex. amortissement, usure, assurance...)	Oui	dec-19	145,8	1700,0
Lot 2 - Coût Transport Public (TMC, TPG) - CH/TER hors scope	Oui	mar-20	0,0	816,7
Lot 2 - Trains internationaux Velo personnel + TC dans la recherche d'itinéraire	Oui	fév-20	0,0	181,3
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) via lien sur le Menu (coût 15)	Oui	dec-19	0,0	0,0
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) via bottom bar section et ticket (coût 15)	Oui	mar-20	0,0	1900,0
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) (A noter : coût TPG)	Oui	fév-19	5454,5	5454,5
Lot 3 - Intégration de la nouvelle chartre graphique	Oui	dec-19	0,0	0,0
			19187,0	25844,5
			13 732,50 €	20 390,00 €
			5 454,55 €	5 454,55 €

RUN Instant System
 RUN TPG*
 *Coût de run TPG financé par RATP Dev et non pas Annemasse Agglo (qui financent seulement les coûts d'exploitation)

Fonctionnalités	Actés?	Fonctionnalités		Fonctionnalités incluses		Livraison	Coût Run (prorata)		Run Réel	Run Estimé	Commentaires	
		Coût Run/an	Coût Dev	Coût Run/an	Coût Dev		2020	2021	2021	2022		
Lot 1 - E-ticket Tout Annemasse	Oui	9 600 €	83 200 €	9 600 €	83 200 €	janv-19	9 600 €	9 600 €	9 600 €	9 600 €		
Lot 1 - Disponibilité du parking en temps réel	Oui	800 €	6 230 €	800 €	6 230 €	janv-19	800 €	800 €	800 €	800 €		
Lot 1 - Taxi dans la recherche d'itinéraire	Oui	880 €	2 250 €	880 €	2 250 €	janv-19	880 €	880 €	880 €	880 €		
Lot 1 - Covoiturage dans la recherche d'itinéraire	Oui	1 900 €	7 480 €	1 900 €	7 480 €	janv-19	1 900 €	1 900 €	1 900 €	1 900 €		
Lot 2 - L'information théorique sur les stationnements vélos (consignes + arceaux)	Oui	240 €	1 200 €	240 €	1 200 €	août-19	100 €	240 €	240 €	240 €		
Lot 2 - Ajout de Géovélo	Oui	240 €	1 200 €	240 €	1 200 €	sept-19	80 €	240 €	240 €	240 €		
Lot 2 - La marche à pied en mode à part entière, incluse dans la recherche d'itinéraire	Oui	680 €	3 400 €	680 €	3 400 €	sept-19	227 €	680 €	680 €	680 €		
Lot 2 - Ajout du bus inter-urbain LIHSA dans la recherche d'itinéraire	Oui	2 400 €	5 200 €	2 400 €	5 200 €	juin-21	- €	200 €	1 400 €	1 400 €		
Lot 2 - Coût réel de la voiture (ex. amortissement, usure, assurance...)	Oui	1 750 €	7 500 €	1 750 €	7 500 €	déc-19	146 €	1 750 €	1 750 €	1 750 €		
Lot 2 - Coût Transport Public (TAC, TPG) - CFF/TER hors scope	Oui	980 €	4 900 €	980 €	4 900 €	mars-20	- €	817 €	817 €	817 €		
Lot 2 - Trajets intermodaux Vélo personnel + TC dans la recherche d'itinéraire	Oui	200 €	650 €	200 €	650 €	févr-20	- €	183 €	183 €	183 €		
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) via bottom bar section eTicket	Oui	2 850 €	10 825 €	2 850 €	10 825 €	mai-20	- €	1 900 €	2 138 €	2 138 €		
Lot 3 - Ticket SMS (Leman Pass + Tout Genève) (A noter : coût TPG)	Oui	5 455 €	21 818 €	5 455 €	21 818 €	févr-19	5 455 €	5 455 €	5 455 €	5 455 €	Coût de run financé par RATP Dev et non pas Annemasse Agglo (qui financent seulement les coûts d'exploitation)	
Lot 3 - Intégration de la nouvelle chartre graphique	Oui	- €	1 000 €	- €	1 000 €	déc-19	- €	- €	- €	- €		
Airweb (incluant la e-boutique)	Oui	10 500 €	22 300 €	- €	- €	nov-21	- €	- €	955 €	10 500 €	Coût financé par RATP Dev (suite à l'arrêt RSS pour le e-ticketing)	
Migration Airweb pour IS + gestion de profil (arrêt RSS)	Oui	1 425 €	11 875 €	- €	- €	nov-21	- €	- €	- €	1 425 €	Coût financé par RATP Dev (suite à l'arrêt RSS pour le e-ticketing)	
Temps réel TPG (suite mise en place SAEIV)	Oui	550 €	4 537 €	- €	- €	TBD	- €	- €	- €	550 €	Prise en charge dev + run Annemasse Agglo	
				156 853 €			19 187,05 €	24 644,55 €	26 082,55 €	35 482,55 €		
							RUN Instant System	13 732,50 €	19 190,00 €	21 582,55 €	39 103,00 €	
							RUN TPG	5 454,55 €	5 454,55 €	5 454,55 €	5 454,55 €	
							Global APP		49 289,09 €			



**AVENANT N°4
A LA CONVENTION CADRE RELATIVE
A LA MISE EN ŒUVRE ET AU FONCTIONNEMENT D'OURA
EN REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES**

Vu le Code général des collectivités territoriales,
Vu le Code des Transports,
Vu la Loi NOTRE du 7 août 2015,
Vu la charte d'interopérabilité billettique sur la région Auvergne-Rhône-Alpes pour le réseau régional TER, les réseaux départementaux et les réseaux urbains, signée le 18 avril 2005 et la charte d'intermodalité 2017 délibérée par l'assemblée régionale le 29 juin 2017,
Vu la convention cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oùra en région Auvergne-Rhône-Alpes signée le 3 juillet 2012,
Vu l'avenant n°1 à la convention cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oùra en région Auvergne-Rhône-Alpes signé le 4 mars 2015,
Vu l'avenant n°2 à la convention cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oùra en région Auvergne-Rhône-Alpes signé le 25 octobre 2016,
Vu l'avenant n°3 à la convention cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oùra en région Auvergne-Rhône-Alpes signé le 10 mars 2019,
Vu la convention du groupement de commandes Oùra en région Auvergne-Rhône-Alpes signée le 3 juillet 2012,
Vu l'avenant n°1 à la convention de groupement de commandes Oùra en région Auvergne-Auvergne-Rhône-Alpes signé le 4 mars 2015,
Vu l'avenant n°2 à la convention de groupement de commandes Oùra en région Auvergne-Auvergne-Rhône-Alpes signé le 10 mars 2019,
Vu la convention de mise à disposition d'un local du Pôle de traçabilité de Valence Agglo entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Valence Agglomération Sud Auvergne-Rhône-Alpes signée le 12 mars 2010, son avenant n°1 en date du 09 mars 2011, son avenant n°2 en date du 24 août 2017, et son avenant n°3, en date du 20 décembre 2018,
Vu la convention d'hébergement d'équipements informatiques pour la Région Auvergne-Auvergne-Rhône-Alpes – Projet Oùra entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le CNRS, signée le 20 décembre 2018 et son avenant n°1 signé le 19 novembre 2019,
Vu la délibération n°3 de création de la Centrale d'Achat régionale et sa convention d'adhésion votées le 9 février 2017 par l'Assemblée Plénière de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Entre les soussignés

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, Monsieur Laurent WAUQUIEZ, et conformément à la délibération n°xxx du Conseil régional en date du xxx,

*Ci-après dénommée, La **Région Auvergne-Rhône-Alpes**,*

La Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du Conseil communautaire en date du xxxxx.

*Ci-après dénommé, la **CA du bassin de Bourg-en-Bresse**,*

La Commune d'Ambérieu-en-Bugey, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Maire, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil municipal en date du xxxxx.

*Ci-après dénommée, La **Commune d'Ambérieu en Bugey**,*

La Communauté de Communes de Miribel et du Plateau, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du Conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommée, La CC de Miribel et du Plateau,

La Communauté de Communes Dombes Saône Vallée, autorité organisatrice de la mobilité, représentée son Président, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommée, La CC Dombes Saône Vallée,

Le Syndicat de Transport Tout'en Bus d'Aubenas, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommé, Le Syndicat Tout'en Bus,

Le Syndicat mixte Valence Romans Déplacements, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par sa Présidente, xxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du comité syndical en date du xxxxx.

Ci-après dénommé, Valence Romans Déplacements,

Montélimar Agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommé, Montélimar Agglomération,

La Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommée, La CA Porte de l'Isère,

La Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du Conseil Communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommée, La CA du Pays Voironnais,

Vienne Condrieu Agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du Conseil Communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommé, Vienne Condrieu Agglomération,

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du Comité syndical en date du xxxxx.

Ci-après dénommé, Le SMMAG,

Roannais Agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx, et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommée, Roannais Agglomération,

La Communauté d'agglomération de Saint-Étienne Métropole, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx**, et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée, **Saint-Étienne Métropole**,*

Le SYndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx**, et conformément à la délibération n° **xxxxx** du Comité syndical en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommé, le **SYTRAL**,*

Grand Chambéry agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx**, et conformément à la délibération n° **xxxxx** du bureau en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommé, Le **Grand Chambéry**,*

Grand Annecy agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx**, et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommé, Le **Grand Annecy**.*

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise, autorité organisatrice de la mobilité, représenté par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** en date du **xxx**.

*Ci-après dénommé le **SMTC de l'agglomération Clermontoise***

Annemasse-Les Voirons Agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx**, et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommé **Annemasse-Les Voirons Agglomération***

Haut Bugey Agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommé **Haut Bugey Agglomération***

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Annonay, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée **Annonay Rhône Agglo***

ARCHE Agglo (D'Ardèche en Hermitage), autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommé **ARCHE Agglo***

La Communauté d'Agglomération Privas centre Ardèche, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par sa Présidente, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée **Privas Centre Ardèche***

Grand Lac Communauté d'Agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommé **Grand Lac***

La Communauté de Communes Entre Bièvre et Rhône, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée la CC **Entre Bièvre et Rhône***

La Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx** dûment habilité en vertu de la délibération N° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée la CC **Rumilly Terre de Savoie***

La Commune de Bellegarde-sur-Valserine, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Maire, et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil municipal en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée **Bellegarde-sur-Valserine***

Le Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du Comité syndical en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée le **SM4CC***

La Communauté de Communes Pays d'Evian – Vallée d'Abondance, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par sa Présidente, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée **Pays d'Evian – Vallée d'Abondance***

Thonon Agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée **Thonon Agglomération***

Vichy Communauté, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée **Vichy Communauté***

La Communauté d'Agglomération de Montluçon, autorité organisatrice de la mobilité, par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée **Montluçon Communauté***

La Communauté d'agglomération du Bassin d'Aurillac, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée la **CA du Bassin d'Aurillac***

Moulins Communauté, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée **Moulins Communauté***

Riom Limagne et Volcans Communauté d'Agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, **xxxxx** et conformément à la délibération n° **xxxxx** du conseil communautaire en date du **xxxxx**.

*Ci-après dénommée **Riom Limagne et Volcans CA***

Le Syndicat mixte des transports urbains du bassin thiernois, autorité organisatrice de la mobilité, représenté par son Président, xxxxx et conformément à la délibération n° xxxxx du Comité syndical en date du xxxxx.

Ci-après dénommé le SMTUT

La Communauté de Communes de la Côtière à Montluel, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommée 3CM

L'Agglomération du Puy-en-Velay, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil municipal en date du xxxxx.

Ci-après dénommé le Puy-en-Velay agglomération

La Communauté de Communes du Genevois, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommée la CC du Genevois

La Communauté de Communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommée la CC de la vallée de Chamonix Mont-Blanc

La Communauté d'agglomération Arlysère, autorité organisatrice de la mobilité, représentée par son Président, xxxxx et conformément à la délibération n° xxxxx du conseil communautaire en date du xxxxx.

Ci-après dénommée Arlysère

Les signataires de la présente convention sont dénommés ci-après « les parties ».

SOMMAIRE DU PRESENT AVENANT

Préambule

Article 1 – Objet de l’avenant

Article 2 – Identification des modifications apportées à la convention cadre

Article 3 – Modifications des annexes

Article 4 – Entrée en vigueur

Sommaire de la Convention cadre Oûra

Le sommaire de la convention cadre est rappelé ici.

Les articles surlignés en vert sont ceux qui font l'objet d'une évolution substantielle dans l'avenant n°4. Les autres articles restent inchangés.

PREAMBULE

Article 1 – Objet

PARTIE I - LES PRINCIPES FONDATEURS D'OURA

Article 2 – Champ d'action et périmètre partenarial

Article 3 – La Communauté Oûra

Article 4 – La marque régionale Oûra

Article 5 – Application transport Oûra

Article 6 – Référentiel documentaire régional Oûra

Article 7 - Tableaux de bord Oûra

PARTIE II - LE SERVICE OURA

A – L'EXISTANT

Article 8 - Le Support Oûra

Article 9 - Accords tarifaires et de distribution

Article 10 - Les services proposés au client porteur d'un support Oûra

Article 11 - Les services mobilité

B – LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT

Article 12 - Mise en œuvre de nouveaux services

Article 12.1 : principes généraux de mise en œuvre d'un nouveau service par un partenaire Oûra.

Article 12.2 : Mise en œuvre d'un nouveau support commun, le ebillet Oûra

PARTIE III - MISE EN OEUVRE DE LA DEMARCHE Oûra

Article 13 - Principes d'organisation

Article 14 – Instances partenariales et gouvernance

Article 15 - Les besoins communs en matière de mise en œuvre et de gestion d'Oûra

Article 16 – Modalités d'attribution et de suivi des prestations communes d'Oûra

Article 17 – Conditions d'hébergement de la plateforme régionale de tests Oûra

Article 18 – Évolutivité des systèmes billettiques

PARTIE IV - DISPOSITIONS FINANCIERES RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE ET AU FONCTIONNEMENT D'OURA

TITRE I – DISPOSITIONS FINANCIERES RELATIVES AU GROUPEMENT DE COMMANDE POUR LE MARCHE INDUSTRIEL « CENTRALE OURA ET SYSTEME BILLETTIQUE MUTUALISE »

Article 19 - Détermination du coût financier

- Article 20.1 – Principes de financement*
- Article 20.2 - Modalités de versement*
- Article 21 – Clés de répartition financière*
- Article 22 – Appels de fonds*

TITRE II – DISPOSITIONS FINANCIERES RELATIVES AU GROUPEMENT DE COMMANDE POUR LES MARCHES D'ACCOMPAGNEMENT OURA

- Article 23 - Détermination du coût financier*
- Article 24 – Principes de financement*
- Article 25 - Modalités de versement*
- Article 26 – Clés de répartition financière*
- Article 27 – Appels de fonds*

TITRE III – DISPOSITIONS FINANCIERES RELATIVES AUX MARCHES PASSES AU TITRE DE LA CONTINUTE DU SERVICE DU DISPOSITIF MUTUALISE OURA ET AU TITRE DU DEVELOPPEMENT DES SERVICES AUX USAGERS (MEDIAS ET PLATEFORME DE SERVICES MOBILITE)

- Article 28 - Détermination du coût financier*
- Article 29 – Principes de financement*
- Article 30 - Modalités de versement*
- Article 31 – Clés de répartition financière*
- Article 32 – Appels de fonds*

PARTIE V - MISE EN OEUVRE DE LA CONVENTION CADRE OURA

- Article 33 – Modification de la convention*
- Article 34 – Dénonciation / Résiliation*
- Article 35 – Durée de la convention*
- Article 36 – Clause juridictionnelle*

ANNEXES

- Annexe 1 – référentiel documentaire régional Oûra*
- Annexe 2 – financement des dépenses d'investissement – postes sans subvention FEDER 2014-2020*
- Annexe 2 bis - financement des dépenses d'investissement – postes avec subvention FEDER 2014-2020*
- Annexe 3 – financement des dépenses de fonctionnement – postes sans subvention FEDER 2014-2020*
- Annexe 3 bis - financement des dépenses de fonctionnement – postes avec subvention FEDER 2014-2020*
- Annexe 4 – financement des prestations supplémentaires éventuelles (PSE)*
- Annexe 5 – positionnement sur la partie forfaitaire à N partenaires*
- Annexe 6 – détermination des besoins de prestations mutualisées*
- Annexe 7 – prestations couvertes par le plan de financement FEDER 2014-2020*
- Annexe 8 – financement des dépenses de fonctionnement pour les marchés d'accompagnement Oûra à partir du 1/06/2019*
- Annexe 9 – financement des dépenses pour les marchés passés au titre de la continuité du service du dispositif mutualise oura et au titre du développement des services aux usagers (médias et plateforme de services mobilité)*

Préambule

Depuis plus de quinze ans, la démarche Oûra fédère les autorités organisatrices de la mobilité volontaires du territoire rhônalpin dans l'objectif de fluidifier les parcours voyageurs et de leur offrir un bouquet de services de mobilité.

Cette coopération, pilotée dès son démarrage par la Région Rhône-Alpes, s'est concrétisée, en phase 1 (2005/2011) par différentes réalisations :

- la mise en œuvre de la carte Oûra, support commun de la mobilité en Rhône-Alpes,
- l'inauguration en septembre 2010, à Valence, d'une plateforme régionale pour la réalisation des tests d'interopérabilité Oûra,
- la mise en place de nombreuses tarifications intermodales,
- la mise en place de systèmes d'informations multimodaux, bassin par bassin.

La phase 2 (depuis 2012-2019) de cette démarche a permis la conception et la mise en œuvre d'un dispositif de distribution mutualisé au bénéfice des 26 autorités organisatrices partenaires du projet. Elle s'est traduite par l'achat de prestations mutualisées dans la cadre d'un groupement de commande piloté par la Région Rhône-Alpes pour le compte de tous les partenaires. Cette étape a permis la fourniture d'un dispositif mutualisé de distribution Oûra incluant la Centrale Oûra (« pot commun » de données des partenaires) et le Système Billettique Mutualisé, pour les réseaux encore non équipés de billettique ou en renouvellement. Ce marché de « mise en œuvre, exploitation et maintenance du dispositif mutualisé Oûra » a été confié en 2014 au groupement industriel Conduent – Orange Business Service pour la période 2014-2022. Par ailleurs, la Région a conclu au bénéfice de la Communauté Oûra des marchés pour des missions d'accompagnement (technique, juridique et financier) ainsi que pour garantir le bon fonctionnement de l'interopérabilité (gestionnaire commun Oûra et pilote opérationnel de l'interopérabilité).

Dans ce cadre, la Région a proposé aux AO partenaires d'Oûra, d'adhérer à une convention-cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oûra (en date du 3 juillet 2012) et à un groupement de commandes pour l'achat de prestations communes pour l'exploitation commune d'Oûra (en date du 3 juillet 2012).

La convention-cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oûra a fait l'objet d'un avenant 1 (en date du 4 mars 2015), d'un avenant 2 (signé le 25 octobre 2016) et d'un avenant n°3 (signé le 10 mars 2019). La convention groupement de commande a fait l'objet d'un avenant 1 (en date du 4 mars 2015) et d'un avenant n°2 (signé le 10 mars 2019).

Ces derniers avenants ont permis de mettre en œuvre la 3^{ème} phase du projet Oûra, en répondant aux mutations profondes du contexte territorial, notamment la fusion des régions Auvergne et Rhône-Alpes, le transfert de compétences des réseaux départementaux à la Région ainsi que l'élargissement et la création de nouvelles Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). 19 nouveaux partenaires ont ainsi rejoint la Communauté Oûra, confortant par ailleurs l'ambition d'un service Oûra performant et adapté aux besoins des territoires, et élargi à tous les champs de la mobilité (vélos, parkings, covoiturage, autopartage..).

Le présent avenant à la Convention-cadre, proposé parallèlement au 3^{ème} avenant de la Convention constitutive du groupement de commande, a pour objet de développer la phase 4 du projet Oûra, portant de nouvelles ambitions en matière de services aux usagers sur un périmètre partenarial élargi.

Le Comité de Pilotage Oûra, lors de sa réunion du 26 novembre 2020, a validé la feuille de route et l'ambition de la Communauté :

- poursuivre, dans le cadre d'Oûra, le travail de coopération institutionnelle engagé depuis plus de 15 ans en faveur de mobilités plus respectueuses de l'environnement ;
- poursuivre le développement des coopérations tarifaires entre les réseaux de la Région et les réseaux urbains pour tous les voyageurs, notamment via le développement d'un support occasionnel interopérable ;
- développer l'usage des mobilités douces et de la voiture partagée : consignes à vélo, vélo-stations, vélos en libre-service, covoiturage, autopartage (via les outils régionaux et la mise en visibilité des services de mobilité déployés à l'échelle locale)
- encourager l'innovation avec la mise à disposition d'outils communs, mutualisables pour les AOM, notamment la brique distribution m-ticket, la brique information voyageurs, la brique covoiturage, la brique Transport à la Demande....

La mise en œuvre de la feuille de route est validée selon deux axes : pérenniser les investissements réalisés et optimiser l'exploitation d'une part, continuer à développer l'offre de services aux voyageurs d'autre part.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de

- définir les ambitions et la feuille de route partenariale pour les années 2021-2027 ;
- prendre en compte les modifications intervenues depuis la signature de l'avenant n°3 à la convention cadre, en date du 10 mars 2019 ;
- acter l'entrée de nouveaux partenaires dans la Communauté Oûra et la sortie de partenaires dans le cadre de transfert de compétence des transports interurbains et scolaires ;
- définir les modalités de financement des prestations mutualisées des nouveaux marchés qui découlent de cette ambition
- prolonger la durée de la présente convention.

ARTICLE 2 : IDENTIFICATION DES MODIFICATIONS APORTEES A LA CONVENTION CADRE

Modifications générales

Dans tout le texte de la convention, il est procédé à une actualisation des termes et des références :

- la convention cadre initiale signée le 3 Juillet 2012, son avenant 1 en date du 4 mars 2015, son avenant 2 en date du 25 octobre 2016, *et l'avenant 3 en date du 10 mars 2019*
- la convention de groupement de commandes initiale signée également le 3 juillet 2012, son avenant 1 du 4 mars 2015, *son avenant 2 signé le 10 mars 2019, et l'avenant 3 prévu en même temps que le présent avenant*
- la convention d'hébergement d'équipements informatiques pour la Région-Auvergne-Auvergne-Rhône-Alpes – Projet Oûra entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le CNRS, signée le 20 décembre 2018 *et son avenant n°1 signé le 19 novembre 2019 ;*
- la convention de mise à disposition d'un local du Pôle de traçabilité de Valence Agglo entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Valence Agglomération Sud Auvergne-Rhône-Alpes signée le 12 mars 2010, son avenant n°1 en date du 09 mars 2011, *son avenant n°2 en date du 29 juin 2017, et son avenant n°3 en date du 20 décembre 2018 ;*
- l'écriture de la marque OûRA! est modifiée comme suit : Oûra.

La convention cadre est modifiée comme suit :

PREAMBULE

Le texte suivant vient se substituer au préambule précédent :

Depuis plus de quinze ans, la démarche Oûra fédère les autorités organisatrices de transport et de mobilité volontaires du territoire rhônalpin dans l'objectif de fluidifier les parcours voyageurs et de leur offrir un bouquet de services de mobilité.

Cette coopération, pilotée dès son démarrage par la Région Rhône-Alpes, s'est concrétisée, en phase 1 (2005/2011) par différentes réalisations :

- *la mise en œuvre de la carte Oûra, support commun de la mobilité en Rhône-Alpes,*
- *l'inauguration en septembre 2010, à Valence, d'une plateforme régionale pour la réalisation des tests d'interopérabilité Oûra,*
- *la mise en place de nombreuses tarifications intermodales,*
- *la mise en place de systèmes d'informations multimodaux, bassin par bassin.*

La phase 2 (depuis 2012-2019) de cette démarche a permis la conception et la mise en œuvre d'un dispositif de distribution mutualisé au bénéfice des 26 autorités organisatrices partenaires du projet. Elle s'est traduite par l'achat de prestations mutualisées dans la cadre d'un groupement de commande piloté par la Région Rhône-Alpes pour le compte de tous les partenaires. Cette étape a permis la fourniture d'un dispositif mutualisé de distribution Oûra incluant la Centrale Oûra (« pot commun » de données des partenaires) et le Système Billettique Mutualisé, pour les réseaux encore non équipés de billettique ou en renouvellement. Ce marché de « mise en œuvre, exploitation et maintenance du dispositif mutualisé Oûra » a été confié en 2014 au groupement industriel Conduent – Orange Business Service pour la période 2014-2022. Par ailleurs, la Région a conclu au bénéfice de la Communauté Oûra des marchés pour des missions d'accompagnement (technique, juridique et financier) ainsi que pour garantir le bon fonctionnement de l'interopérabilité (gestionnaire commun Oûra et pilote opérationnel de l'interopérabilité).

Dans ce cadre, la Région a proposé aux AO partenaires d'Oûra, d'adhérer à une convention-cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oûra (en date du 3 juillet 2012) et à un groupement de commandes pour l'achat de prestations communes pour l'exploitation commune d'Oûra (en date du 3 juillet 2012).

La convention-cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oûra a fait l'objet d'un avenant 1 (en date du 4 mars 2015), d'un avenant 2 (signé le 25 octobre 2016) et d'un avenant n°3 (signé le 10 mars 2019). La convention groupement de commande a fait l'objet d'un avenant 1 (en date du 4 mars 2015) et d'un avenant n°2 (signé le 10 mars 2019).

Ces derniers avenants ont permis de mettre en œuvre la 3^{ème} phase du projet Oûra, en répondant aux mutations profondes du contexte territorial, notamment la fusion des régions Auvergne et Rhône-Alpes, le transfert de compétences des réseaux départementaux à la Région ainsi que l'élargissement et la création de nouvelles Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). 19 nouveaux partenaires ont ainsi rejoint la Communauté Oûra, confortant par ailleurs l'ambition d'un service Oûra performant et adapté aux besoins des territoires, et élargi à tous les champs de la mobilité (vélos, parkings, covoiturage, autopartage..).

Le présent avenant à la Convention-cadre, proposé parallèlement au 3^{ème} avenant de la Convention constitutive du groupement de commande, a pour objet de développer la phase 4 du projet Oûra, portant de nouvelles ambitions en matière de services aux usagers sur un périmètre partenarial élargi.

Le Comité de Pilotage Oûra, lors de sa réunion du 26 novembre 2020, a validé la feuille de route et l'ambition de la Communauté :

- *poursuivre, dans le cadre d'Oûra, le travail de coopération institutionnelle engagé depuis plus de 15 ans en faveur de mobilités plus respectueuses de l'environnement ;*
- *poursuivre le développement des coopérations tarifaires entre les réseaux de la Région et les réseaux urbains pour tous les voyageurs, notamment via le développement d'un support occasionnel interopérable ;*

- développer l'usage des mobilités douces et de la voiture partagée : consignes à vélo, vélo-stations, vélos en libre-service, covoiturage, autopartage (via les outils régionaux et la mise en visibilité des services de mobilité déployés à l'échelle locale)
- encourager l'innovation avec la mise à disposition d'outils communs, mutualisables pour les AOM, notamment la brique distribution m-ticket, la brique information voyageurs, la brique covoiturage, la brique Transport à la Demande....

La mise en œuvre de la feuille de route est validée selon deux axes : pérenniser les investissements réalisés et optimiser l'exploitation d'une part, continuer à développer l'offre de services aux voyageurs d'autre part.

PARTIE I - LES PRINCIPES FONDATEURS D'OURA

Article 4 – La marque régionale Oûra

Le paragraphe suivant est ajouté en début d'article 4 :

En lien avec la transition technologique et le besoin de distinction entre les cartes de protocole B' (ancienne génération), et celles de protocole B (nouvelle génération et standard technologique), une nouvelle charte graphique est progressivement déployée par les partenaires Oûra. Les partenaires ont à cette occasion convenu du principe de modernisation de la marque OûRA!, qui devient Oûra, et de ses principes graphiques applicables.

PARTIE II - LE SERVICE OURA

Le paragraphe introductif est modifié comme suit :

Les AOM d'Auvergne-Rhône-Alpes ont défini ensemble le Service commun aux clients, aux opérateurs de transport, aux gestionnaires et aux Partenaires de la Communauté Oûra : le Service Oûra. Ce projet de Service Oûra est décrit dans le document « Référentiel Fonctionnel Commun » dénommé REFOCO et qui a fait l'objet d'une mise à jour en 2020. Le REFOCO fera l'objet d'une nouvelle mise à jour pour intégrer les nouvelles ambitions des partenaires, notamment le développement d'un nouveau support commun de l'interopérabilité, le m-ticket Oûra, l'intégration progressive des nouveaux services de mobilité dans la chaîne de service proposé aux usagers (information, distribution, service après-vente, compte Oûra etc.), et pour définir de manière commune le service numérique multimodal et les principes d'ouverture du service de vente mutualisé, conformément à la Loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM). Cette ambition renforce le service Oûra déjà mis en œuvre par les partenaires autour de l'interopérabilité billettique.

Le reste du paragraphe est inchangé.

Article 12 - Mise en œuvre de nouveaux services

L'article 12 Mise en œuvre de nouveaux services devient l'article 12.1 : principes généraux de mise en œuvre d'un nouveau service par un partenaire Oûra.

Un article 12.2 : Mise en œuvre d'un nouveau support commun, le m-ticket Oûra est ajouté comme suit.

Dans le cadre des objectifs en matière de développement de nouveaux services de la communauté Oûra, un nouveau support est développé : le M-Ticket, titre dématérialisé sur smartphone utilisant le

format CB2D (Code-barres à deux dimensions). En enrichissant le service Oûra, il permet d'améliorer la qualité de service, de moderniser l'image des transports publics et offre la possibilité, en particulier aux voyageurs occasionnels, d'effectuer l'intégralité de leur parcours client sur smartphone.

Le support M-Ticket Oûra permet d'héberger des titres multimodaux et/ou monomodaux, et permet d'accéder à différents services de mobilité (accès P+R par exemple) voire de vie quotidienne. Il est mis à disposition des partenaires via un outil commun de génération de code-barres à deux dimensions (CB2D), et une application de contrôle commune est associée à ce support.

Les principes d'usage de ce nouveau support et le niveau de service qui y est associé sont définis dans le REFOCO.

PARTIE III : MISE EN OEUVRE DE LA DEMARCHE OURA

Article 13 - Principes d'organisation

Le 1er alinéa est complété comme suit :

[la Région Auvergne-Rhône-Alpes] :

- *assure également la gestion d'une Centrale d'achat régionale, permettant d'accéder aux marchés publics passés pour le compte de la Région ; c'est notamment le cas du marché Amplivia (infrastructures et services réseautiques) amené à prendre le relais en matière réseautique du marché de mise en œuvre, exploitation et maintenance du Dispositif billettique mutualisé Oûra (2014-2022) ;*

Article 15 - Les besoins communs en matière de mise en œuvre et de gestion d'Oûra

L'article 15 est modifié et complété pour prendre en compte la phase 4 d'Oûra comme suit :

Les AOM d'Auvergne-Rhône-Alpes travaillent à améliorer les échanges de données entre systèmes billettiques existants, mais également à donner sa pleine mesure à la notion d'intermodalité en intégrant le maximum d'AOM et de services de mobilité dans les services offerts aux usagers.

La cible à long terme du « programme de services Oûra » est multiple :

- *sur chaque bassin de déplacements, aboutir à la mise à disposition pour tout usager d'un panel de plusieurs services de mobilité (Transports en Commun, vélo, stationnement, parkings d'ouvrage, autopartage, co-voiturage ...),*
- *grouper l'accès (achat des prestations notamment) à ces services,*
- *offrir une facilité d'accès à tout usager, par la mise en œuvre d'une base client commune, où une fois les coordonnées d'identification d'un usager connues pour un mode de transport, elles sont mises à disposition des autres.*

Afin de mettre en œuvre ces ambitions, la phase 2 d'Oûra (2014-2019) initiait le renforcement de la démarche de mutualisation et d'exploitation commune, engagée dès 2009. Cette phase consistait en la réalisation du « programme de services Oûra » via l'acquisition, l'exploitation et la maintenance du Dispositif mutualisé Oûra, qui a permis :

- *aux réseaux déjà équipés ou en cours d'équipement d'offrir un moyen efficace de mettre en relation leurs systèmes billettiques (Centrale Oûra : pot commun de données et facilitateur d'échanges),*
- *aux autres réseaux de s'équiper (ou réseaux équipés qui souhaiteraient compléter leur système propre et/ou traiter son obsolescence), en profitant des économies d'échelle liées à une commande mutualisée,*
- *la complémentarité avec d'autres services (autres que Transports en Commun) pour développer une mobilité durable.*

La phase 3 de développement d'Oùra (2020-2022) vise à conforter et développer les objectifs définis dans la phase 2 d'Oùra dans un contexte territorial et institutionnel élargi à l'échelle du territoire Auvergne-Rhône-Alpes et dans le cadre d'un élargissement de la Communauté à 40 partenaires. Cette phase vise à accompagner toute AO signataire de la présente convention dans la mise en œuvre du projet de service Oùra sur son territoire. Le Comité de Pilotage Oùra, lors de sa réunion du 2 juillet 2018 associant les partenaires d'Oùra phase 2 et les nouveaux partenaires, a tracé une feuille de route pour la Communauté articulée autour de trois axes :

- *Faire évoluer la gouvernance, les outils et les référentiels Oùra pour garantir l'intégration des nouveaux entrants et notamment les accompagner pour l'interopérabilité de leur système billettique,*
- *Poursuivre les déploiements et l'innovation, avec notamment le développement de nouveaux services,*
- *Décliner le service Oùra dans les bassins de vie afin de répondre aux besoins des territoires.*

La phase 4 d'Oùra (2022-2027), telle que définie par le Comité de pilotage Oùra dans sa réunion du 26 novembre 2020, répond aux objectifs suivants :

- *La pérennisation et l'optimisation des investissements déjà réalisés pour la Communauté Oùra notamment dans le cadre du marché de « mise en œuvre, exploitation et maintenance du Dispositif mutualisé Oùra », qui prend fin en 2022 ; une exigence forte de continuité de service est portée par les partenaires sur toutes les composantes de cette commande.*
- *Le développement de nouveaux services aux usagers et des médias Oùra, en élargissant ceux-ci aux nouvelles mobilités et ce en matière d'information voyageurs, de distribution et de compte Oùra.*

Ainsi, les besoins communs relatifs à la mise en œuvre et la gestion de ce programme ambitieux, à l'échelle du territoire régional, ont été identifiés et correspondent aux prestations suivantes :

- 1) *l'acquisition, la réalisation, la maintenance et les évolutions du Dispositif mutualisé Oùra (Centrale de données et système billettique mutualisé) ;*
- 2) *l'administration et la gestion commerciale du Dispositif mutualisé Oùra et la gestion des tests d'interopérabilité entre les systèmes partenaires et du système billettique mutualisé sur la plateforme régionale Oùra à Valence ;*
- 3) *le pilotage opérationnel de l'interopérabilité (POIOP) et l'assistance à maîtrise d'ouvrage technique, juridique et financière pour l'accompagnement des membres adhérents à la Communauté Oùra dans les projets d'interopérabilité ;*
- 4) *la réseautique, l'hébergement informatique et la maintenance des serveurs pour le dispositif billettique mutualisé Oùra et pour la plateforme régionale Oùra à Valence ;*
- 5) *l'acquisition, l'exploitation et la maintenance d'une plateforme de services Mobilité, regroupant a minima le dispositif billettique mutualisé, un générateur de QR-code interopérable et une application de contrôle associée, le co-voiturage régional MOV'ICI, un calculateur d'itinéraires régional élargi aux nouvelles mobilités et un compte Oùra, ces composantes étant utilisables par tous les membres de la communauté Oùra ;*
- 6) *des médias, site web et application mobile, afin de mettre en valeur toutes les offres et tous les services de mobilité des territoires.*

Article 16 – Modalités d'attribution et de suivi des prestations communes d'Oùra

L'article 16 est complété comme suit :

Les partenaires rejoignant Oùra en 2021 (Oùra phase 4) sont :

Oùra – Avenant 4 à la convention cadre Oùra

1. *La Communauté de Communes de la Côtière à Montluel,*
2. *Le Puy-en-Velay agglomération,*
3. *La Communauté de Communes du Genevois,*
4. *La Communauté de Communes de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc*
5. *La Communauté d'agglomération Arlysère.*

A noter que ne sont plus signataires de la Présente :

- *la Communauté de Communes du Grésivaudan, dont la compétence transport a été transférée au Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise,*
- *Le Département de l'Ain,*
- *Et le Département de la Loire, pour lesquels la délégation de la compétence Transport scolaire et interurbain de la Région Auvergne-Rhône-Alpes a pris fin.*
- *Le Département de l'Isère, pour lequel la délégation de compétence prend fin au 1^{er} septembre 2021.*

Le dernier paragraphe est réécrit comme suit :

Les membres signataires de la présente convention conviennent d'externaliser l'attribution des missions décrites à l'article 15 à des prestataires extérieurs via plusieurs modes d'achat :

- *le groupement de commandes Oûra, pour lequel une convention est signée parallèlement à la Convention cadre partenariale, et pour laquelle la Région Auvergne-Rhône-Alpes assume le rôle de coordonnateur ;*
- *la Centrale d'achat régionale, portée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour le compte de tous les acheteurs publics de la région, et qui assure notamment la passation du marché d'infrastructures et de services réseautiques Amplivia. Les partenaires Oûra ayant des besoins en matière de prestations individualisées adhèrent à la Centrale d'achat via une délibération spécifique.*

Les membres signataires de la présente convention s'engagent à participer au financement des marchés au fur et à mesure de leur passation, conformément aux besoins définis à l'article 15 et après validation en COPIL Oûra. Les annexes financières seront mises à jour selon les clés de répartition en vigueur et transmises aux partenaires par courrier de la Région.

Par ailleurs, l'hébergement informatique des serveurs de production du dispositif mutualisé Oûra se fait au sein du CNRS, dans les locaux du centre de calcul de l'IN2P3, sur le site de la Doua à Villeurbanne. Cet hébergement dispose de moyens simples d'accès au réseau régional Amplivia et d'une salle informatique performante et sécurisée. Une convention d'hébergement a été conclue entre le CNRS et la Région le 20 décembre 2018. Les serveurs de tests du dispositif mutualisé Oûra sont quant à eux hébergés dans le local de Laffemas à Valence, pour lequel une convention d'hébergement a été signée entre la Région et Valence Agglo le 12 mars 2010.

PARTIE IV - DISPOSITIONS FINANCIERES RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE ET AU FONCTIONNEMENT D'OURA

Le préambule est modifié comme suit :

Les parties s'entendent sur la répartition des coûts des prestations liées à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oûra. La Région effectue l'avance de fonds au nom de tous les partenaires pour la partie forfaitaire de l'ensemble des marchés (hors prestations individuelles). Les dispositions financières préalables restent valables jusqu'à l'extinction des marchés auxquels elles correspondent. Les partenaires de la Communauté Oûra financent les prestations au fur et à mesure de la notification des marchés.

A partir du 1^{er} janvier 2022, les coûts de fonctionnement et d'investissement de la Communauté Oûra sont soumis à trois dispositions financières différentes :

- Les dispositions financières relatives au marché de mise en œuvre, exploitation et maintenance du dispositif Mutualisé Oûra : ces dispositions concernent les partenaires d'Oûra phase 2, soit 21 partenaires compte-tenu des évolutions institutionnelles ; la répartition financière est établie selon les règles énoncées au titre I (articles 19 à 22). Ces dispositions restent valides jusqu'à la fin dudit marché et sont détaillées dans les annexes 2 à 7.
- Les dispositions financières relatives aux nouveaux marchés d'accompagnement Oûra (gestion de la plateforme de test, gestion de la Centrale Oûra, accompagnement juridico-technique, hébergement de la PFR et de la Centrale Oûra) : ces dispositions concernent l'ensemble des partenaires d'Oûra phase 3, soit 40 partenaires ; la répartition financière est établie selon les règles énoncées au titre II (articles 23 à 26), ces dispositions sont valides jusqu'à la fin du dernier marché défini à l'article 23. Elles sont détaillées dans l'annexe 8.
- Les dispositions financières relatives aux nouveaux marchés passés au titre de la continuité du service du Dispositif mutualisé Oûra et au titre du développement des services aux usagers (Médias et Plateforme de services mobilité) : ces dispositions concernent l'ensemble des partenaires d'Oûra phase 4, soit 41 partenaires ; la répartition financière est établie selon les règles énoncées au titre III créé par le présent avenant (articles 28 à 32), ces dispositions sont valides jusqu'à la fin du dernier marché défini à l'article 23. Elles sont détaillées dans l'annexe 9.

Titre III – Dispositions financières relatives aux marchés passés au titre de la continuité du service du Dispositif mutualisé Oûra et au titre du développement des services aux usagers (Médias et Plateforme de services mobilité)

Le titre III décrivant les dispositions financières relatives aux marchés d'accompagnement Oûra est créé. Il comprend les articles 28 à 32 suivants. En conséquence les articles 28 à 31 précédents sont renumérotés en 33 à 36.

Ces dispositions concernent l'ensemble des partenaires de la Communauté Oûra, soit 41 partenaires (cf. article 16).

Elles entrent en vigueur au lancement des marchés passés au titre :

- de la continuité du service rendu par le Dispositif mutualisé Oûra : marché de maintenance billettique, marché de maintenance du site web et marché de maintenance de l'application mobile et du calculateur d'itinéraires
- du développement des services aux usagers (Médias et Plateforme de services mobilité).

Elles restent valides jusqu'à la fin de l'exécution du dernier marché et au paiement par les Partenaires des charges via les appels de fonds de l'année suivante.

Article 28 - Détermination du coût financier

Le coût financier comprend le coût réel des prestations réalisées à compter du 1^{er} janvier 2022 pour les prestations mutualisées Oûra suivantes :

- le marché d'exploitation et maintenance billettique
- le marché d'exploitation et maintenance du site web
- le marché d'exploitation et maintenance du calculateur d'itinéraires et de l'application mobile
- les prestations mutualisées réseautiques assurées via Amplivia
- le ou les marchés liés aux prestations Médias et plateforme de services mobilité.

Le coût prévisionnel des prestations mutualisées entre les partenaires est indiqué dans les tableaux suivants pour les années 2022 à 2027. Les coûts définitifs des prestations forfaitaires seront connus à la notification des marchés. Les cahiers des charges des marchés sont construits avec les partenaires Oûra pour s'assurer collectivement de la trajectoire financière.

Investissement (HT, sur la durée totale du marché)

Exploitation et maintenance billettique	1 000 000€
Exploitation et maintenance du site web V2016	
Exploitation et maintenance du calculateur d'itinéraires (V2015) et de l'application mobile	
Médias et plateforme de services mobilité	2 500 000€
TOTAL	3 500 000€

Fonctionnement (TTC annuel)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Exploitation et maintenance des composantes du Dispositif billettique mutualisé Oûra	800 000€	1 600 000€	1 600 000€	1 600 000€	800 000€		6 400 000€
Prestations mutualisées réseautiques/Amplivia (Centrale + Système billettique mutualisé)	354 500€	709 000€	709 000€	709 000€	709 000€	709 000€	3 899 500€
Médias et plateforme de services mobilité		200 000€	400 000€	400 000€	400 000€	200 000€	1 600 000€

La Région sollicitera des financements FEDER à hauteur de 50% du montant des prestations mentionnées dans le marché Médias et plateforme de services mobilité. Elle en assume le risque financier en n'appelant sur ce marché les partenaires que sur les 50% du montant restant, en investissement et en fonctionnement. Les annexes 9 prennent en compte par anticipation la subvention européenne.

Article 29 – Principes de financement

Les clés de répartition financière valent pour les marchés, avenants compris et le règlement amiable ou contentieux des litiges relatifs à l'exécution technique et financière des marchés.

En cas d'évolutions institutionnelles, de l'une des parties signataires de la convention cadre Oûra et de ses avenants (actuels et futurs) susceptibles d'impacter le fonctionnement de la Communauté Oûra, les droits et obligations précisés dans la convention cadre et ses avenants seront transférés de fait, et ce de façon à assurer la continuité du service, à la nouvelle structure qui prendrait en charge l'organisation du réseau de transport impacté.

Article 30 - Modalités de versement

La participation de chacune des parties devra être versée dans un délai maximum de 45 jours suivant la date de réception de l'appel à participation fait par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Passé ce délai, la Région se réserve le droit d'appliquer des intérêts compensatoires au taux légal en vigueur.

Les règlements des partenaires seront effectués sur le compte Banque de France ouvert au nom de la Paierie régionale de Rhône-Alpes : code banque 30001 – code guichet – 00497 – compte C6960000000 clé 92.

Pour les partenaires concernés par les dispositions financières de plusieurs titres, un appel de fonds unique comprenant les différents volets sera transmis par la Région pour chaque exercice budgétaire.

Article 31 – Clés de répartition financière

Les dépenses sont réparties entre deux collèges, le collège Région-interurbains et le collège AOM. En matière d'investissement, le collège Région-interurbains finance 80 % et le collège AOM 20%. En matière de fonctionnement, le collège Région-interurbains finance 60 % et le collège AOM 40%.

Au sein du collège interurbains, la part du SYTRAL représente, au titre du réseau Cars du Rhône :

- *11.20 % dans sa catégorie pour les dépenses d'investissement et de fonctionnement générales*
- *16,02 % dans sa catégorie pour les dépenses d'investissement et de fonctionnement liées au Système billettique mutualisé.*

La Région prend à sa charge le solde.

Au sein du collège AOM, la répartition s'opère au prorata de la population sur la base des données INSEE 2017 et des périmètres des ressorts territoriaux au 1er janvier 2020 (source : CEREMA). Cf. annexe 9.

Le financement des partenaires porte sur l'ensemble des dépenses d'investissement et de fonctionnement décrites à l'article 28, à l'exception des dépenses liées au calculateur d'itinéraires régional, dont le financement est assumé uniquement par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Article 32 – Appels de fonds

Pour l'ensemble des prestations, la Région adressera chaque année, au titre de l'année précédente, un appel de fonds, à chaque partenaire membre du groupement de commandes.

Cet appel de fonds calculé sur une base des dépenses réalisées par la Région, sera établi au titre de la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année considérée selon les clefs de répartition décrites à l'annexe 8.

S'agissant de dépenses de fonctionnement, les dépenses éligibles pour le calcul des participations des partenaires seront prises en compte en TTC.

La Région adressera ainsi un état récapitulatif des dépenses réalisées visé par son comptable public.

PARTIE V - MISE EN OEUVRE DE LA CONVENTION CADRE OÛRA

Article 35 – Durée de la convention

L'article est modifié comme suit :

Oûra – Avenant 4 à la convention cadre Oûra

La présente convention entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2012 au titre des prestations relevant de la convention de groupement de commandes conclue le 3 juillet 2012. Elle annule et remplace la convention cadre Oûra conclue le 19 janvier 2010, à l'exception de ses dispositions relatives au financement des prestations réalisées dans le cadre du groupement de commandes en date du 19 janvier 2010.

La convention initiale est complétée par ses avenants et notamment l'avenant 4 dont l'entrée en vigueur est prévue au 1^{er} juillet 2021. Les dispositions financières modifiées par cet avenant entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2022.

Compte-tenu des ambitions de la phase 4 et des marchés afférents, la convention cadre initiale est prolongée par le présent avenant jusqu'au 1^{er} janvier 2028.

Un an avant la fin de ladite convention, les parties conviennent des modalités de leur partenariat pour la poursuite du projet commun Oûra.

ARTICLE 3 : MODIFICATION DES ANNEXES

L'annexe 1 « référentiel documentaire Oûra » est actualisée.

Une annexe 9 est ajoutée pour détailler le financement par partenaires des marchés passés au titre de la continuité du service du dispositif mutualisé oura et au titre du développement des services aux usagers (médias et plateforme de services mobilité).

ARTICLE 4 : ENTREE EN VIGUEUR

Le présent avenant entrera en vigueur au 1^{er} juillet 2021.

Les dispositions financières définies dans la partie IV entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2022.

**AVENANT N°4 A LA CONVENTION CADRE RELATIVE A LA MISE EN ŒUVRE ET AU
FONCTIONNEMENT D'OURA EN REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES**

Fait à _____, le _____

Le Président du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

LAURENT WAUQUIEZ

**AVENANT N°4 A LA CONVENTION CADRE RELATIVE A LA MISE EN ŒUVRE ET AU
FONCTIONNEMENT d'Oùra EN REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES**

1 page par partenaire

Fait à _____, le _____

Le Président de _____

ANNEXE 16

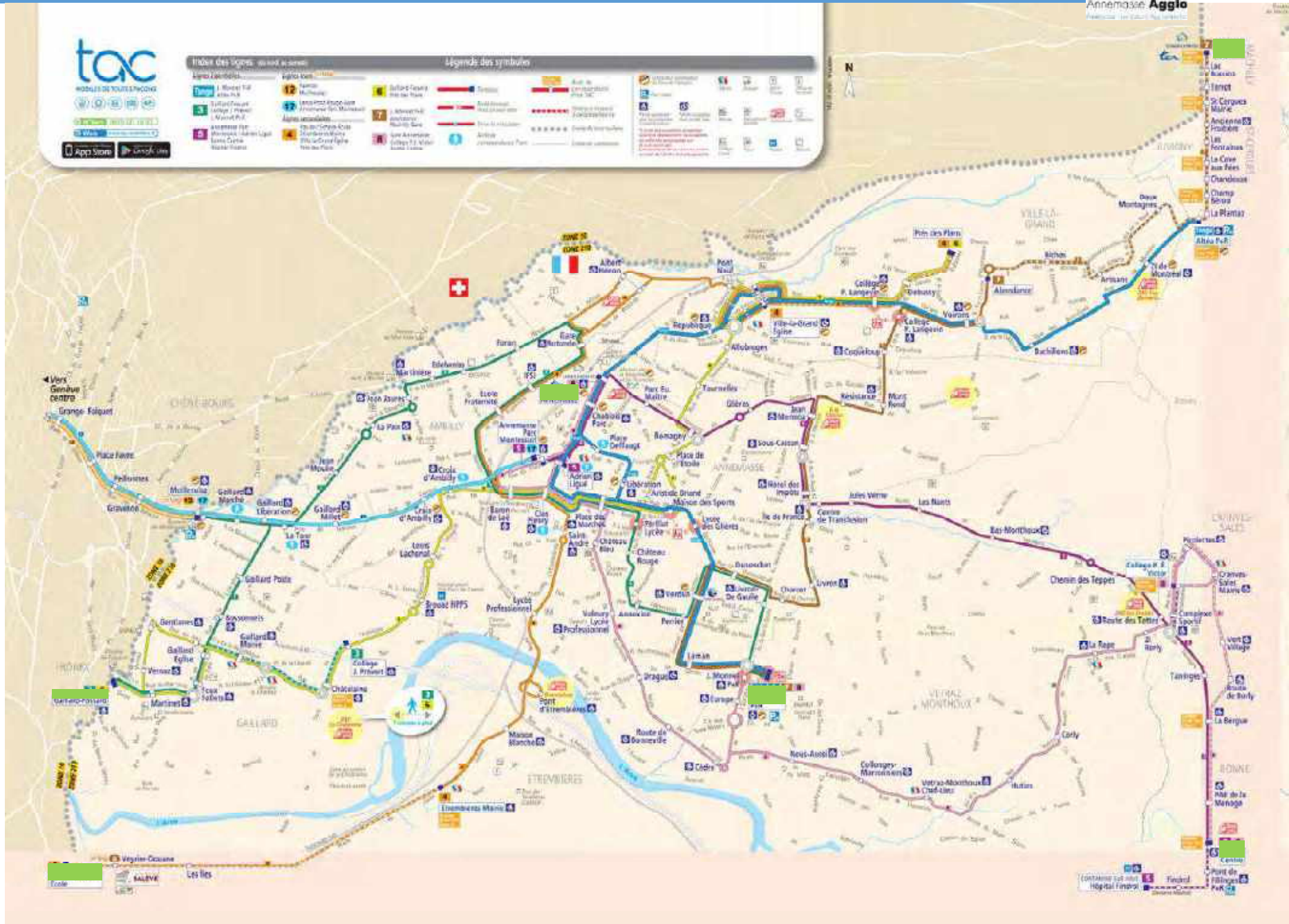
Commune	Nom arrêt	Dirction / terminus	Sens	TANGO	T3	T4	T5	T6	T7	T8	DA	CHAL	17	SCOL	Accessibilité de l'arrêt	Abris bus	Poteau	BIV
VILLE-LA-GRAND	Abondance	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
VILLE-LA-GRAND	Abondance	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
ANNEMASSE	Adrien Ligué	J.Monnet P+R	Retour	TANGO			T5	T6		T8	DA				OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Albert Hénon	Pas de l'Echelle	Aller			T4									OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Albert Hénon	Prés des Plans	Retour			T4									OUI		oui	
VILLE-LA-GRAND	Allobroges	Gaillard Fossard	Aller					T6			DA				NON		oui	
VILLE-LA-GRAND	Allobroges	Prés des Plans	Retour					T6			DA				NON		oui	
CRANVES-SALES	Altéa P+R	Terminus	Retour	TANGO											OUI	oui		
CRANVES-SALES	Altéa P+R	J.Monnet P+R	Aller	TANGO					T7						OUI	oui		
CRANVES-SALES	Altéa P+R	Machilly Gare	Retour						T7						OUI		oui	
SAINT-CERGUES	Ancienne Fruitière	Machilly Gare	Retour						T7						OUI	oui		
SAINT-CERGUES	Ancienne Fruitière	J.Monnet P+R	Aller						T7						OUI	oui		
ANNEMASSE	Annemasse Parc Montessuit	Hôpital Findrol	Aller				T5			T8	DA		17		NON		oui	
ANNEMASSE	Annexion	Gaillard Fossard	Aller		T3										NON	oui		
ANNEMASSE	Annexion	J.Monnet P+R	Retour		T3										NON		oui	
ANNEMASSE	Aristide Briand	Prés des Plans	Retour					T6							NON		oui	
VILLE-LA-GRAND	Artisans	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
VILLE-LA-GRAND	Artisans	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
ANNEMASSE	Baron de Loë	J.Monnet P+R	Retour		T3	T4		T6		T8	DA				OUI	oui		
ANNEMASSE	Baron de Loë	Gaillard Fossard	Aller		T3	T4		T6		T8	DA				OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Bas Monthoux	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Bas Monthoux	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Biches	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
VILLE-LA-GRAND	Biches	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
BONNE	Bonne Centre	Hôpital Findrol	Aller				T5			T8		CHAL			NON		oui	
BONNE	Bonne Centre	Adrien ligué	Retour				T5			T8		CHAL			OUI	oui		
GAILLARD	Bossonnets	J.Monnet P+R	Retour		T3						DA				OUI		oui	
GAILLARD	Bossonnets	Gaillard Fossard	Aller		T3						DA				OUI		oui	
ANNEMASSE	Brouaz HPPS	Gaillard Fossard	Aller					T6			DA				OUI	oui		
ANNEMASSE	Brouaz HPPS	Prés des Plans	Retour					T6			DA				OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Buchillons	J.Monnet P+R	Aller	TANGO											OUI	oui		oui
VILLE-LA-GRAND	Buchillons	Altéa P+R	Retour	TANGO											OUI	oui		oui
VETRAZ-MONTHOUX	Cèdre	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Cèdre	Bonne-Centre	Aller							T8					OUI		oui	
ANNEMASSE	Centre de Transfusion	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			NON	oui		
ANNEMASSE	Centre de Transfusion	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			NON		oui	
ANNEMASSE	Chablais Parc	Annemasse Gare	Retour				T5			T8	DA				OUI		oui	oui
ANNEMASSE	Chablais Parc	J.Monnet P+R	Aller	TANGO			T5			T8	DA				OUI		oui	oui
CRANVES-SALES	Champ Bérou	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
CRANVES-SALES	Champ Bérou	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
CRANVES-SALES	Chandouze	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
CRANVES-SALES	Chandouze	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
ANNEMASSE	Charcot	J.Monnet P+R	Aller						T7		DA				NON		oui	
ANNEMASSE	Charcot	Machilly Gare	Retour						T7		DA				NON		oui	
ANNEMASSE	Château Bleu	Annemasse Gare	Retour							T8					NON		oui	
ANNEMASSE	Château Bleu	Bonne-Centre	Aller							T8					NON		oui	
ANNEMASSE	Château Rouge	Gaillard Fossard	Aller		T3										NON		oui	
ANNEMASSE	Château Rouge	J.Monnet P+R	Retour		T3										NON		oui	
GAILLARD	Châtelaine	J.Monnet P+R	Retour		T3			T6							OUI	oui		
GAILLARD	Châtelaine	Gaillard Fossard	Aller		T3			T6							OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Chemin des Teppes	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			NON		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Chemin des Teppes	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			NON		oui	
ANNEMASSE	Clos Fleury	Gaillard Fossard	Aller		T3	T4		T6		T8					NON	oui		oui
ANNEMASSE	Clos Fleury	J.Monnet P+R	Retour		T3	T4		T6		T8					NON	oui		oui

Commune	Nom arrêt	Dirction / terminus	Sens	TANGO	T3	T4	T5	T6	T7	T8	DA	CHAL	17	SCOL	Accessibilité de l'arrêt	Abris bus	Poteau	BIV
GAILLARD	Collège J. Prévert	Gaillard Fossard	Aller		T3			T6						SCOL	OUI	oui		
GAILLARD	Collège J. Prévert	J.Monnet P+R	Retour		T3			T6						SCOL	OUI	oui		
CRANVES-SALES	Collège P. E. Victor	Adrien ligué	Retour				T5			T8		CHAL		SCOL	OUI	oui		
CRANVES-SALES	Collège P. E. Victor	Hôpital Findrol	Aller				T5			T8		CHAL		SCOL	OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Collège P. Langevin (rue de la pottière)	Abondance/Machilly Gare	Aller						T7							oui		
VILLE-LA-GRAND	Collège P. Langevin (rue de la pottière)	Altéa P+R	Retour						T7							oui		
VILLE-LA-GRAND	Collège P.Langevin (rue des voiron)	Altéa P+R	Aller	TANGO		T4		T6			DA			SCOL	OUI	oui		oui
VILLE-LA-GRAND	Collège P.Langevin (rue des voiron)	J.Monnet P+R	Retour	TANGO		T4		T6			DA			SCOL	OUI	oui		oui
VETRAZ-MONTHOUX	Collonges Marronniers	Bonne-Centre	Aller							T8					NON		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Collonges Marronniers	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI		oui	
CRANVES-SALES	Complexe Sportif	Adrien ligué	Retour				T5			T8		CHAL			OUI	oui		
CRANVES-SALES	Complexe Sportif	Hôpital Findrol	Aller				T5			T8		CHAL			OUI		oui	
ANNEMASSE	Coqueloup	Machilly Gare	Retour						T7						OUI		oui	
ANNEMASSE	Coqueloup	J.Monnet P+R	Aller						T7						OUI		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Corly	Annemasse Gare	Retour							T8					NON		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Corly	Bonne-Centre	Aller							T8					NON		oui	
CRANVES-SALES	Cranves-Sales Mairie	Bonne-Centre	Aller							T8		CHAL			NON		oui	
CRANVES-SALES	Cranves-Sales Mairie	Annemasse Gare	Retour							T8		CHAL			OUI			
ANNEMASSE	Croix d'Ambilly	Prés des Plans	Retour					T6			DA		17		OUI	oui		
ANNEMASSE	Croix d'Ambilly	Gaillard Fossard	Aller					T6			DA		17		OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Debussy	Pas de l'Echelle	Aller			T4		T6			DA				NON		oui	
VILLE-LA-GRAND	Debussy	Prés des Plans	Retour			T4		T6			DA				NON		oui	
ANNEMASSE	Deffaugt	Altéa P+R	Retour	TANGO											NON	à venir		
VILLE-LA-GRAND	Deux Montagnes	J.Monnet P+R	Aller						T7						OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Deux Montagnes	Machilly Gare	Retour						T7						OUI		oui	
ANNEMASSE	Drague	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI	oui		
ANNEMASSE	Drague	Bonne-Centre	Aller							T8					OUI	oui		
ANNEMASSE	Dusonchet	Machilly Gare	Retour		T3				T7						NON		oui	
ANNEMASSE	Dusonchet	Gaillard Fossard	Aller		T3				T7						NON		oui	
AMBILLY	École Fraternité	Gaillard Fossard	Aller		T3	T4									NON		oui	
AMBILLY	École Fraternité	J.Monnet P+R	Retour		T3	T4									NON		oui	
AMBILLY	Edelweiss	Gaillard Fossard	Aller		T3										NON		oui	
AMBILLY	Edelweiss	J.Monnet P+R	Retour		T3										NON		oui	
ETREMBIERES	Étrembières Mairie	Pas de l'Echelle	Aller			T4								SCOL	OUI		oui	
ETREMBIERES	Étrembières Mairie	Prés des Plans	Retour			T4								SCOL	OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Europe	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Europe	Bonne-Centre	Aller							T8					OUI		oui	
GAILLARD	Feux Follets	Gaillard Fossard	Aller		T3			T6			DA				OUI	oui		
GAILLARD	Feux Follets	J.Monnet P+R	Retour		T3			T6			DA				OUI		oui	
CONTAMINE-SUR-ARVE	Findrol	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			NON		oui	
CONTAMINE-SUR-ARVE	Findrol	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			NON		oui	
SAINT-CERGUES	Fontaines	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
SAINT-CERGUES	Fontaines	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
AMBILLY	Foron	J.Monnet P+R	Retour		T3										NON		oui	
AMBILLY	Foron	Gaillard Fossard	Aller		T3										NON		oui	
GAILLARD	Gaillard Eglise	Prés des Plans	Retour					T6							NON		oui	
GAILLARD	Gaillard Eglise	J.Monnet P+R	Retour		T3						DA			SCOL	OUI	oui		
GAILLARD	Gaillard Eglise	Gaillard Fossard	Aller		T3			T6			DA			SCOL	OUI		oui	
GAILLARD	Gaillard Fossard	Gaillard Fossard	Aller		T3			T6			DA				OUI	oui		
GAILLARD	Gaillard Fossard	J.Monnet P+R	Retour		T3			T6			DA				OUI		oui	
GAILLARD	Gaillard Mairie	Gaillard Fossard	Aller		T3			T6							OUI		oui	
GAILLARD	Gaillard Mairie	J.Monnet P+R	Retour		T3			T6							OUI		oui	
GAILLARD	Gaillard Marché	Gaillard Fossard	Aller		T3						DA				OUI	oui		
GAILLARD	Gaillard Marché	J.Monnet P+R	Retour		T3						DA				OUI	oui		

Commune	Nom arrêt	Dirction / terminus	Sens	TANGO	T3	T4	T5	T6	T7	T8	DA	CHAL	17	SCOL	Accessibilité de l'arrêt	Abris bus	Poteau	BIV
GAILLARD	Gaillard Millet		Retour										17		OUI	oui		
GAILLARD	Gaillard Millet		Retour										17		OUI	oui		
GAILLARD	Gaillard Poste	J.Monnet P+R	Retour		T3						DA				NON	à venir		
GAILLARD	Gaillard Poste	Gaillard Fossard	Aller		T3						DA				NON	à venir		
ANNEMASSE	Gare Annemasse	Altéa P+R	Retour	TANGO			T5	T6		T8	DA				OUI	oui		
ANNEMASSE	Gare Annemasse	J.Monnet P+R	Aller	TANGO			T5	T6		T8	DA				OUI	oui		
ANNEMASSE	Gare Rotonde	J.Monnet P+R	Retour		T3	T4									OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Gare Rotonde	Gaillard Fossard	Aller		T3	T4									OUI	oui		
GAILLARD	Gentianes	Prés des Plans	Retour					T6							OUI		oui	
ANNEMASSE	Glières	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			NON		oui	
ANNEMASSE	Glières	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			NON		oui	
CONTAMINE-SUR-ARVE	Hôpital Findrol	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			OUI		oui	
CONTAMINE-SUR-ARVE	Hôpital Findrol	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			OUI		oui	
ANNEMASSE	Hôtel des Impôts	Adrien ligué	Retour				T5		T7		DA	CHAL			OUI	oui		
ANNEMASSE	Hôtel des Impôts	Hôpital Findrol	Aller				T5		T7		DA	CHAL			OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Hutins	Bonne-Centre	Aller							T8					NON		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Hutins	Annemasse Gare	Retour							T8					NON		oui	
ANNEMASSE	Île de France	J.Monnet P+R	Aller						T7		DA				OUI		oui	
ANNEMASSE	Île de France	Machilly Gare	Retour						T7		DA				OUI		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	J.Monnet P+R	Altéa P+R	Retour	TANGO	T3				T7	T8	DA			SCOL	OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	J.Monnet P+R	Terminus	Retour	TANGO	T3				T7	T8	DA			SCOL	OUI	oui		
AMBILLY	Jean Jaurès	J.Monnet P+R	Retour		T3										OUI	oui		
AMBILLY	Jean Jaurès	Gaillard Fossard	Aller		T3										OUI	oui		
ANNEMASSE	Jean Mermoz	Adrien ligué	Retour				T5		T7		DA	CHAL			OUI		oui	
ANNEMASSE	Jean Mermoz	Hôpital Findrol	Aller				T5		T7		DA	CHAL			OUI		oui	
AMBILLY	Jean Moulin	J.Monnet P+R	Retour		T3										NON	oui		
AMBILLY	Jean Moulin	Gaillard Fossard	Aller		T3										NON	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Jules Verne	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			NON		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Jules Verne	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			NON		oui	
JUVIGNY	Juvigny Chef Lieu		Retour											SCOL	NON		oui	
JUVIGNY	Juvigny Les Fossats		Retour											SCOL	OUI		oui	
CRANVES-SALES	La Bergue	Hôpital Findrol	Aller				T5			T8		CHAL			OUI	oui		
CRANVES-SALES	La Bergue	Adrien ligué	Retour				T5			T8		CHAL			OUI	oui		
SAINT-CERGUES	La Cave aux Fées	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
SAINT-CERGUES	La Cave aux Fées	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
AMBILLY	La Paix	J.Monnet P+R	Retour		T3										OUI		oui	
AMBILLY	La Paix	Gaillard Fossard	Aller		T3										OUI		oui	
JUVIGNY	La Plantaz	J.Monnet P+R	Aller						T7						OUI	oui		
JUVIGNY	La Plantaz	Machilly Gare	Retour						T7						OUI		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	La Rape	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	La Rape	Bonne-Centre	Aller							T8					OUI		oui	
GAILLARD	La Tour	J.Monnet P+R	Retour		T3										OUI	oui		
GAILLARD	La Tour	Gaillard Fossard	Aller		T3										OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Le Crêt		Retour											SCOL	NON		oui	
ANNEMASSE	Léman	J.Monnet P+R	Aller	TANGO					T7		DA				NON		oui	
ANNEMASSE	Léman	Altéa P+R	Retour	TANGO					T7		DA				NON		oui	
VILLE-LA-GRAND	Léon Bourgeois	Gaillard Fossard	Aller								DA				OUI	oui		
VILLE-LA-GRAND	Léon Bourgeois	Prés des Plans	Retour								DA				OUI	oui		
SAINT-CERGUES	Les Bussioz	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
SAINT-CERGUES	Les Bussioz	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
ETREMBIERES	Les Îles	Prés des Plans	Retour			T4								SCOL	OUI		oui	
ETREMBIERES	Les Îles	Pas de l'Echelle	Aller			T4								SCOL	OUI		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Les Nants	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			NON	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Les Nants	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			NON		oui	

Commune	Nom arrêt	Dirction / terminus	Sens	TANGO	T3	T4	T5	T6	T7	T8	DA	CHAL	17	SCOL	Accessibilité de l'arrêt	Abris bus	Poteau	BIV
ANNEMASSE	Libération	Altéa P+R	Retour	TANGO											OUI	oui		oui
ANNEMASSE	Livron_H Bordeaux	J.Monnet P+R	Aller						T7		DA				OUI	oui		
ANNEMASSE	Livron_H Bordeaux	Machilly Gare	Retour						T7		DA				OUI		oui	
ANNEMASSE	Livron De Gaulle	Gaillard Fossard	Aller		T3						DA				OUI	oui		
ANNEMASSE	Livron De Gaulle	J.Monnet P+R	Retour		T3						DA				OUI	oui		
CRANVES-SALES	Lossy Bas		Retour											SCOL	NON		oui	
CRANVES-SALES	Lossy Place		Retour											SCOL	NON		oui	
AMBILLY	Louis Lachenal	Gaillard Fossard	Aller					T6			DA				NON		oui	
AMBILLY	Louis Lachenal	Prés des Plans	Retour					T6			DA				NON		oui	
GAILLARD	Louis Simon	Gaillard Fossard	Aller								DA				NON		oui	
GAILLARD	Louis Simon	Prés des Plans	Retour								DA				NON		oui	
LUCINGES	Lucinges Bas		Retour											SCOL	NON		oui	
ANNEMASSE	Lycée des Glières	Altéa P+R	Retour	TANGO							DA			SCOL	NON	oui		
ANNEMASSE	Lycée des Glières	J.Monnet P+R	Aller	TANGO							DA			SCOL	NON	oui		
ANNEMASSE	Lycée Professionnel	Pas de l'Echelle	Aller			T4									OUI	oui		
ANNEMASSE	Lycée Professionnel	Prés des Plans	Retour			T4									OUI	oui		
MACHILLY	Machilly Gare	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
MACHILLY	Machilly Gare	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
ETREMBIERES	Maison Blanche	Pas de l'Echelle	Aller			T4								SCOL	OUI	oui		
ETREMBIERES	Maison Blanche	Prés des Plans	Retour			T4								SCOL	OUI	oui		
ANNEMASSE	Maison des Sports	Gaillard Fossard	Aller					T6							NON		oui	
CRANVES-SALES	Martigny		Retour											SCOL	NON		oui	
GAILLARD	Martinet	Gaillard Fossard	Aller		T3			T6			DA				OUI	oui		
AMBILLY	Martinière	J.Monnet P+R	Retour		T3										OUI	oui		
AMBILLY	Martinière	Gaillard Fossard	Aller		T3										OUI	oui		
GAILLARD	Moillesulaz	J.Monnet P+R	Retour		T3						DA		17		OUI	oui		
GAILLARD	Moillesulaz	Gaillard Fossard	Aller		T3						DA				OUI		oui	
SAINT-CERGUES	Moniaz		Retour											SCOL	NON		oui	
ANNEMASSE	Mont Rond	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
ANNEMASSE	Mont Rond	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Nous Aussi	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Nous Aussi	Bonne-Centre	Aller							T8					OUI		oui	
JUVIGNY	Paconinges		Retour											SCOL	OUI		oui	
BONNE	PAE de la Menoge	Adrien ligué	Retour				T5			T8		CHAL			NON		oui	
BONNE	PAE de la Menoge	Hôpital Findrol	Aller				T5			T8		CHAL			OUI		oui	
ANNEMASSE	Parc Eugène Maître	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			NON		oui	
ANNEMASSE	Parc Eugène Maître	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			NON		oui	
ETREMBIERES	Pas de l'Échelle École	Terminus	Retour			T4								SCOL	OUI	oui		
ANNEMASSE	Périllat Lycée	Gaillard Fossard	Aller		T3										NON		oui	
ANNEMASSE	Périllat Lycée	J.Monnet P+R	Retour		T3										NON		oui	
ANNEMASSE	Perrier	Gaillard Fossard	Aller		T3										NON		oui	
ANNEMASSE	Perrier	J.Monnet P+R	Retour		T3										NON		oui	
CRANVES-SALES	Picolettes	Bonne-Centre	Aller							T8		CHAL			NON		oui	
CRANVES-SALES	Picolettes	Annemasse Gare	Retour							T8		CHAL			OUI		oui	
ANNEMASSE	Place de l'Etoile	Gaillard Fossard	Aller					T6			DA				NON		oui	
ANNEMASSE	Place de l'Etoile	J.Monnet P+R	Retour					T6			DA				NON		oui	
ANNEMASSE	Place des Marchés	J.Monnet P+R	Aller	TANGO	T3			T6		T8					OUI	oui		oui
FILLINGES	Pont de Fillinges P+R	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			OUI	oui		
FILLINGES	Pont de Fillinges P+R	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			OUI	oui		
ETREMBIERES	Pont d'Étrembières	Pas de l'Echelle	Aller			T4									OUI		oui	
ETREMBIERES	Pont d'Étrembières	Prés des Plans	Retour			T4									OUI		oui	
VILLE-LA-GRAND	Pont Neuf	Pas de l'Echelle	Aller			T4									NON		oui	
VILLE-LA-GRAND	Pont Neuf	Prés des Plans	Retour			T4									NON		oui	
LUCINGES	Possy		Retour											SCOL	NON		oui	

Commune	Nom arrêt	Dirction / terminus	Sens	TANGO	T3	T4	T5	T6	T7	T8	DA	CHAL	17	SCOL	Accessibilité de l'arrêt	Abris bus	Poteau	BIV
VILLE-LA-GRAND	Prés des Plans	Terminus	Retour			T4		T6			DA				NON	oui		
VILLE-LA-GRAND	Prés des Plans	Pas de l'Echelle	Aller			T4		T6									oui	
ANNEMASSE	République	J.Monnet P+R	Aller	TANGO							DA				OUI	oui		oui
ANNEMASSE	République	Altéa P+R	Retour	TANGO							DA				OUI	oui		oui
ANNEMASSE	Résistance	J.Monnet P+R	Aller						T7						OUI	oui		
ANNEMASSE	Résistance	Machilly Gare	Retour						T7						OUI	oui		
ANNEMASSE	Romagny	Adrien ligué	Retour				T5	T6			DA	CHAL			NON	à venir		
ANNEMASSE	Romagny	Hôpital Findrol	Aller				T5	T6			DA	CHAL			NON		oui	
ANNEMASSE	Route de Bonneville	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI	oui		
ANNEMASSE	Route de Bonneville	Bonne-Centre	Aller							T8					OUI		oui	
CRANVES-SALES	Route de Borly	Annemasse Gare	Retour							T8		CHAL			NON		oui	
CRANVES-SALES	Route de Borly	Bonne-Centre	Aller							T8		CHAL			OUI		oui	
CRANVES-SALES	Route des Tattes	Hôpital Findrol	Aller				T5					CHAL			NON		oui	
CRANVES-SALES	Route des Tattes	Adrien ligué	Retour				T5					CHAL			OUI	oui		
ANNEMASSE	Saint André	Pas de l'Echelle	Aller			T4									OUI	oui		
ANNEMASSE	Saint André	Prés des Plans	Retour			T4									OUI		oui	
ANNEMASSE	Sous Cassan	Adrien ligué	Retour				T5		T7		DA	CHAL			OUI		oui	
ANNEMASSE	Sous Cassan	Hôpital Findrol	Aller				T5		T7		DA	CHAL			OUI	oui		
SAINT-CERGUES	St Cergues Gare		Retour											SCOL	NON		oui	
SAINT-CERGUES	St Cergues Stade		Retour											SCOL	NON		oui	
SAINT-CERGUES	St Cergues Mairie	J.Monnet P+R	Aller						T7						NON		oui	
SAINT-CERGUES	St Cergues Mairie	Machilly Gare	Retour						T7						NON		oui	
CRANVES-SALES	Taninges	Adrien ligué	Retour				T5								NON		oui	
CRANVES-SALES	Taninges	Hôpital Findrol	Aller				T5								NON		oui	
SAINT-CERGUES	Terret	Machilly Gare	Retour						T7						OUI		oui	
SAINT-CERGUES	Terret	J.Monnet P+R	Aller						T7						OUI		oui	
VILLE-LA-GRAND	Tournelles	Prés des Plans	Retour					T6			DA				NON	oui		
VILLE-LA-GRAND	Tournelles	Gaillard Fossard	Aller					T6			DA				NON	oui		
ANNEMASSE	Valeury Lycée Professionnel	Bonne-Centre	Aller							T8					OUI	oui		
ANNEMASSE	Valeury Lycée Professionnel	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI	oui		
ANNEMASSE	Verdun	Altéa P+R	Retour	TANGO	T3				T7		DA				OUI	oui		oui
ANNEMASSE	Verdun	J.Monnet P+R	Aller	TANGO	T3				T7		DA				OUI	oui		oui
GAILLARD	Vernaz	Prés des Plans	Retour					T6							OUI	oui		
CRANVES-SALES	Vert Village	Annemasse Gare	Retour							T8		CHAL			OUI		oui	
CRANVES-SALES	Vert Village	Bonne-Centre	Aller							T8		CHAL			OUI		oui	
VETRAZ-MONTHOUX	Vétraz Monthoux chef lieu	Bonne-Centre	Aller							T8					OUI	oui		
VETRAZ-MONTHOUX	Vétraz Monthoux chef lieu	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI	oui		
ETREMBIERES	Veyrier Douane	Pas de l'Echelle	Aller			T4								SCOL	NON		oui	
ETREMBIERES	Veyrier Douane	Prés des Plans	Retour			T4								SCOL	NON		oui	
ANNEMASSE	Vieux Château	Prés des Plans	Retour								DA				NON		oui	
ANNEMASSE	Vieux Château	Gaillard Fossard	Aller								DA				NON		oui	
VILLE-LA-GRAND	Ville la Grand Église	Altéa P+R	Retour	TANGO		T4		T6							OUI	oui		oui
VILLE-LA-GRAND	Ville la Grand Église	J.Monnet P+R	Aller	TANGO		T4		T6							OUI	oui		oui
VILLE-LA-GRAND	Voirons	Altéa P+R	Retour	TANGO					T7						OUI	oui		oui
VILLE-LA-GRAND	Voirons	J.Monnet P+R	Aller	TANGO					T7						OUI	oui		oui
CRANVES-SALES	ZI Borly	Bonne-Centre	Aller							T8					OUI	oui		
CRANVES-SALES	ZI Borly	Annemasse Gare	Retour							T8					OUI		oui	
ANNEMASSE	ZI de Montréal	J.Monnet P+R	Aller	TANGO											OUI	oui		oui
ANNEMASSE	ZI de Montréal	Altéa P+R	Retour	TANGO											OUI	oui		oui



Liste des WC bout de ligne hors TRAM

SANITAIRES BOUT DE LIGNES					
19/08/2021		Localisation			
NU	Nom de l'arrêt	Type	Observations	Année d'installation	Terminus lignes
1	Altéa	Permanent	Neuf à installer avec le P+R dans le local chauffeurs	2019	T2
2	Machilly Gare	Temporaire-K7	Définitif à poser avec construction P+R	2023	7 heures pointes
3	Bonne Centre	Permanent	Mise en service 28/10/2020	2020	4-5
4	Collège P.E. Victor	Permanent	Installé lors de l'Aménagement du parvis du Collège	2017	4 heures pointes
5	Lycée J.Monnet	Permanent	Installé avec le P+R (phase1)	2017	T2-3-7
6	Etrembieres Mairie	Permanent	à remplacer ACBC PRIMUR	2021	5
7	Pas de l'échelle école	Permanent	En bon état à conserver	2021	5 heures pointes
8	Gaillard-Fossard	Permanent	Mise en service 28/10/2020	2020	3-6
9	Annemasse Gare OT	Permanent	Neuf à installer avec l'aménagement du PEM	2020	5
10	Prés Des Plans	Permanent	à remplacer ACBC PRIMUR	2021	6 4 heures pointes
11	Abondance	Temporaire-K7 devenu permanent	temporaire	2021	7
12	Contournement VLG	Permanent	Mise en service 28/1/2021	2020	4
13	Place Deffaut	Permanent	Utilisation sanitaire DECAUX		T2-5
14	Clos Fleury	Temporaire-K7	temporaire jusqu'à 2024	2019	5
15	Collège Jacques Prévert	Temporaire-K7	à remplacer ACBC PRIMUR	2022	5
T-K7= Temporaire avec cassette chimique					



Règlement d'utilisation des services à la mobilité TAC

Date de prise d'effet : 13 décembre 2021

Table des matières

1.	Champ d'application.....	1
2.	Bien voyager avec TAC.....	1
2.1	Accès aux véhicules	1
2.2	Durant le trajet.....	2
2.3	Places réservées, enfants, poussettes et voyageurs en fauteuil roulant	2
2.4	Accompagnateurs de personnes à mobilité réduite	2
2.5	Objets encombrants ou dangereux.....	3
2.6	Vélos, rollers, skateboard, trottinettes, hoverboards et autres	3
2.7	Animaux.....	3
2.8	Accident.....	3
2.9	Descente du véhicule	4
3.	Règles de sécurités, de sureté, d'hygiène et de civisme	4
4.	Utilisation et contrôle des titres de transport.....	4
4.1	Tarifs.....	4
4.2	Règles d'utilisation	5
4.3	Période de validité des titres.....	6
4.4	Duplicata.....	6
4.5	Traitement et protection des données à caractère personnel	6
4.6	Résiliation	7
a.	A l'initiative de l'Abonné :	7
b.	À l'initiative du réseau TAC :	7
4.7	Contrôle des voyageurs et infraction	8
5.	Transport scolaire	9
6.	Service de transport sur réservation	9
6.1	TAD	9
6.2	TAD PMR.....	10
7.	VéloTAC	10
8.	Parcs à vélos	10
9.	Parking Relais.....	10
10.	Objets trouvés	11
11.	Suggestions/ renseignements / réclamations :	11



Vu le Décret n° 2016-541 du 3 mai 2016 relatif à la sûreté et aux règles de conduite dans les transports ferroviaires ou guidés et certains autres transports publics

Vu le Décret n° 2006-1386 du 15 novembre 2006 fixant les conditions d'application de l'interdiction de fumer dans les lieux affectés à un usage collectif

Vu le Décret n° 2017-633 du 25 avril 2017 relatif aux conditions d'application de l'interdiction de vapoter dans certains lieux à usage collectif

1. Champ d'application

Le présent règlement définit les modalités d'accès et d'utilisation du service de transport urbain proposé par TAC. Il précise les droits et obligations des voyageurs et complète ainsi les textes légaux en vigueur.

Les présentes dispositions sont applicables à l'ensemble des lignes et services du réseau TAC. Ainsi, le fait pour une personne de se trouver dans les emprises, enceintes et véhicules de TAC, ensemble constitutif du réseau, implique l'acceptation du présent règlement et le respect en toutes circonstances des prescriptions qu'il détermine. Concernant le tramway 17, les Dispositions Réglementaires Transport de Voyageurs des TPG (DRT TPG) secteur France s'appliquent.

Les voyageurs sont tenus d'observer en toutes circonstances, les prescriptions du présent règlement, et d'obtempérer aux réquisitions particulières qui pourraient leur être faites sur place par le personnel de l'exploitant ou des services de sécurité.

Le non-respect de ces règles est constitutif d'infractions susceptibles d'être constatées par procès-verbal et sanctionnées par les différents textes légaux ou réglementaires en la matière.

TAC décline par avance toute responsabilité en cas d'infraction à ce présent règlement pour les dommages qui pourraient en résulter et se réserve la possibilité d'engager des poursuites à l'encontre des contrevenants devant les juridictions compétentes.

Le présent règlement entre en vigueur au 13 décembre 2021.

2. Bien voyager avec TAC

Dans le bus, le conducteur vous accueille et veille à votre sécurité et à votre confort. A l'arrêt, n'hésitez pas à lui faire part de vos questions. À tout moment, merci de suivre les consignes qu'il peut être amené à vous transmettre.

2.1 Accès aux véhicules

L'accès aux véhicules s'effectue exclusivement depuis les arrêts du réseau matérialisés soit par un poteau d'arrêt, soit par un abri voyageurs, soit par une plaque murale. **Aucun arrêt du bus n'est accepté en dehors des arrêts matérialisés.** Seul le service de Transport à la Demande à destination des Personnes à Mobilité Réduite (TAD PMR) permet aux voyageurs d'être pris en charge ou déposés en dehors d'un arrêt matérialisé.

Tous les arrêts sont facultatifs, à ce titre, le voyageur désirent monter à bord d'un bus doit faire signe au conducteur, assez tôt pour être vu en temps utile, et ainsi obtenir l'arrêt du bus.

La montée dans le bus s'effectue obligatoirement par la porte avant sauf pour les personnes à mobilité réduite et les voyageurs munis d'une poussette qui sont autorisés à monter par la porte du milieu du bus (et/ou arrière pour un bus articulé) après autorisation du conducteur.



Par exception à cette règle, et uniquement au sein de bus articulé (bus accordéon disposant d'un axe de pivotement) la montée est également possible au niveau des autres portes du véhicule.

Les modalités de tarification et de validation des titres de transport sont détaillées au **paragraphe 4 du règlement**.

Dès la montée, le voyageur doit se diriger dans la mesure du possible vers l'arrière du bus pour faciliter d'une part l'accès des autres voyageurs, et d'autre part ne pas gêner la visibilité du conducteur ainsi que la circulation des autres voyageurs. En cas de forte affluence, le conducteur peut, pour des raisons de sécurité, interdire la montée à bord à de nouveaux voyageurs.

Les mineurs de moins de 10 ans non scolarisés au collège doivent être accompagnés par un adulte à bord des véhicules.

2.2 Durant le trajet

Pour éviter le déséquilibre, dû aux variations d'accélération et de décélération ainsi qu'aux changements de direction du véhicule, les voyageurs doivent se tenir aux poignées, rampes et barres de maintien prévues à cet effet.

Conformément au décret du 9 juillet 2003, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire dès lors que les sièges en sont pourvus. Cette obligation s'applique à l'ensemble des passagers adultes et enfants sur l'ensemble des lignes, notamment le service TAD et les transports scolaires.

2.3 Places réservées, enfants, poussettes et voyageurs en fauteuil roulant

Les places assises réservées sont accessibles à l'ensemble des voyageurs et devront être cédées immédiatement aux ayants droit lorsqu'ils en font la demande à savoir : aux détenteurs d'une carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité » ou « priorité » ; aux mutilés de guerre en possession d'une carte officielle portant la mention « station debout pénible » ; non-voyants civils en possession d'une carte justifiant de leur handicap ou munis d'une canne blanche ; invalides du travail et infirmes civils munis d'une carte portant la mention « station debout pénible » ; femmes enceintes, personnes accompagnées d'enfants de moins de 4 ans (assis sur les genoux d'un adulte) ; personnes en situation d'invalidité temporaire.

Pour des raisons de sécurité, les poussettes pliantes doivent être repliées. Les poussettes non pliantes sont admises dans la limite des places disponibles sur la plateforme centrale du bus et doivent stationner à l'emplacement réservé aux personnes à mobilité réduite (PMR). Elles demeurent sous l'entière responsabilité de leur propriétaire et doivent être freinées pour ne pas se déplacer inopinément à l'intérieur du bus. Les fauteuils roulants doivent impérativement être stationnés sur l'emplacement réservé. **Un seul fauteuil est admis à la fois.** Un service spécialisé TAD PMR peut être contacté au 0 800 00 19 53 pour un transport au sein d'Annemasse Agglo. Avant de monter, les voyageurs en fauteuil ou avec une poussette souhaitant accéder à bord par la porte médiane doivent en faire la demande auprès du conducteur afin que celui-ci puisse prendre les dispositions utiles. Pour la descente, des boutons d'arrêts et d'ouvertures portes sont disponibles aux emplacements PMR.

2.4 Accompagnateurs de personnes à mobilité réduite

Les personnes en possession d'une carte mobilité inclusion ou d'une carte d'invalidité portant la mention « Besoin d'accompagnement » ont la possibilité de voyager avec un accompagnateur. Le transport de l'accompagnateur est alors gratuit sur présentation de cette carte. Une personne en possession d'une carte TAC'Accompagné peut également bénéficier de la présence d'un accompagnateur. La carte TAC'Accompagné fait alors office de titre de transport pour l'accompagnateur uniquement.

2.5 Objets encombrants ou dangereux

Il est interdit de pénétrer dans une enceinte TAC (bus, espace commercial, etc.) en possession de matières dangereuses, à savoir inflammables, toxiques ou explosives. Les denrées alimentaires doivent être transportées dans des conditions évitant tout risque de dégradation et salissure des véhicules. Les aliments et les boissons (hors de leur emballage) sont interdits à bord des bus. En cas de forte chaleur ou d'avis médical il est autorisé de boire de l'eau.

Seuls les paquets peu volumineux (inférieur à 0,45 m de côté) et susceptibles d'être portés sur les genoux, sans gêne pour les autres voyageurs, sont autorisés à bord des véhicules. Les bagages sont autorisés dans la limite de 30 kg à condition de ne pas dépasser la taille de son propriétaire. Ces objets sont placés sous l'entière responsabilité de leur propriétaire.

Les agents TAC pourront refuser l'admission à toute personne portant des objets susceptibles de constituer une gêne ou un risque d'accident pour les autres voyageurs en raison de leur nature, volume, odeur ou bien du nombre de voyageurs déjà présents dans le véhicule.

En aucun cas TAC ne pourra être tenu pour responsable des dégâts ou dommages causés à ou par ces colis ou bagages en cas d'accident. Le propriétaire des colis ou bagages sera rendu responsable des dommages que ces objets pourraient occasionner.

2.6 Vélos, rollers, skateboard, trottinettes, hoverboards et autres

Pour des raisons de sécurité, il est rigoureusement interdit de pénétrer dans les véhicules avec des bicyclettes (hors vélo pliant tolérés dans les bus à condition d'être pliés), cyclomoteurs, scooters électriques. Les planches à roulettes, trottinettes pliables (à condition d'être pliées), patins, rollers et équipements équivalents ne sont admis et transportés gratuitement que s'ils sont tenus à la main dès l'accès dans les bus et jusqu'après en être ressorti.

2.7 Animaux

Seuls les animaux de petite taille, tels que les chiens, chats, oiseaux, etc., sont admis à bord des bus à condition d'être transportés sur les genoux dans des paniers convenablement fermés, ou dans des cages suffisamment enveloppées. Ils ne doivent pas salir ou incommoder les voyageurs. La plus grande dimension de ces paniers ou cages ne doit pas dépasser 0,45 m de côté. Le porteur de l'animal doit tenir le panier ou la cage sur les genoux, s'il occupe une place assise et demeure entièrement responsable de son animal.

Les chiens de plus grande taille doivent être tenus en laisse, muselés, et doivent être munis d'un titre de transport unitaire. Sans titre de transport le propriétaire du chien peut-être verbalisé au même titre qu'un voyageur non muni de titre de transport.

Les chiens guides d'aveugles qui accompagnent les personnes titulaires d'une carte mobilité inclusion avec mention « *besoin d'accompagnement cécité* » (ou équivalent) voyagent gratuitement. La présentation de cette carte peut être requise par les agents TAC.

TAC ne peut en aucun cas être tenu responsable des conséquences des accidents dont la cause proviendrait des animaux. Le propriétaire de l'animal demeure en revanche responsable des dégâts nés de la présence de l'animal à bord d'un véhicule.

2.8 Accident

En cas d'accident survenu dans un véhicule du réseau TAC, à l'occasion de son transport, la victime doit en faire part immédiatement au conducteur. Aucune demande ultérieure ne sera admise.



2.9 Descente du véhicule

La demande d'arrêt est signalée à l'aide des boutons « demande d'arrêt » et doit intervenir en quittant l'arrêt précédent celui de la descente afin que le conducteur soit en mesure d'arrêter son véhicule sans danger. La descente se fait uniquement par les portes centrales et arrières des bus.

A l'arrivée aux arrêts « terminus », tous les voyageurs doivent descendre du véhicule.

TAC Mobilités et son personnel décline toute responsabilité en cas de descente à un arrêt non accessible PMR. L'ensemble des arrêts PMR est disponible à www.tac-mobilites.fr/se-deplacer/plans-fiches-horaires

3. Règles de sécurité, de sûreté, d'hygiène et de civisme

Il est interdit aux voyageurs, sous peine de contravention ou de dépôt de plainte à leur égard :

- De monter en état d'ivresse dans un véhicule.
- De monter dans une tenue susceptible d'incommoder les autres voyageurs.
- De troubler l'ordre et la tranquillité dans les véhicules.
- De mettre un obstacle à la fermeture ou à l'ouverture des portes.
- De parler au conducteur sans nécessité absolue pendant la marche du véhicule.
- De souiller, de dégrader ou de détériorer les véhicules, les arrêts et les installations de toute nature ainsi que les pancartes, inscriptions ou affiches qu'ils comportent.
- De monter ou de descendre des véhicules ailleurs qu'aux arrêts matérialisés par un poteau ou abri voyageurs, et lorsque le véhicule n'est pas complètement arrêté, sauf requête du personnel de l'exploitant.
- De quêter, distribuer ou vendre quoi que ce soit dans un véhicule.
- De fumer ou vapoter à bord des véhicules (y compris cigarette ou chicha électronique).
- De se servir sans nécessité des dispositifs d'alarme, de sécurité ou de secours.
- De faire usage de tout instrument sonore susceptible d'entraîner une nuisance pour les autres voyageurs (téléphone portable, enceintes portables, alarmes, sirènes, haut-parleurs, ...).
- De s'agripper de quelque façon que ce soit à l'extérieur des véhicules en marche ou à l'arrêt.
- De se servir d'un matériel quelconque réservé au personnel.
- De cracher dans les véhicules, emprises ou enceintes.
- De mettre les pieds sur les sièges.
- D'abandonner ou de jeter dans les véhicules, emprises ou enceintes TAC, tous papiers (journaux, emballages, titres de transport, ...) tous résidus solides ou liquides, ou détritiques de toute nature hors des poubelles prévues à cet effet et situées hors des véhicules.
- Port du masque obligatoire en cas de crise sanitaire.

4. Utilisation et contrôle des titres de transport

4.1 Tarifs

Les tarifs des différents titres de transport sont portés à la connaissance des voyageurs par voie d'affichage à l'intérieur des véhicules, sur la majorité des poteaux et abris bus, ainsi qu'à la Maison de la Mobilité et du Tourisme. En aucun cas, TAC n'est tenu de rembourser le prix des titres de transport qui n'auraient pas été utilisés.

Les enfants de moins de 6 ans sont transportés gratuitement, dans la limite de 3 enfants de moins de 6 ans par accompagnateur, à condition de ne pas occuper de place assise ou d'être tenus sur les genoux



des personnes qui les accompagnent. Les enfants voyagent sous l'entière responsabilité de l'accompagnateur. Celui-ci doit être en mesure de justifier l'âge des enfants.

Une tarification et un support spécifiques sont mis en place lors de déplacement en groupe (10 personnes minimum), la demande doit impérativement être formulée au plus tard 72h avant le déplacement (jours ouvrés) soit en ligne sur l'adresse www.tac-mobilites.fr/index.php/tac-vous/contact, soit en se présentant à la Maison de la Mobilité et du Tourisme. (Exemple : une demande pour un déplacement ayant lieu le lundi doit être formulée au plus tard le jeudi qui précède.)

Selon leur nature, les titres de transport peuvent être achetés :

- Sur la boutique en ligne : <https://boutique.tac-mobilites.fr/>
- Sur l'application mobile Tac MobilitéS₂ : les titres ou abonnements doivent être validés via un QR Code disponible aux valideurs ou arrêts situés sur le quai du tramway secteur France. La création d'un compte voyageur au préalable est obligatoire.
- Sur les distributeurs automatiques de titres de transport (DAT) : si paiement en espèce uniquement un seul billet de banque est accepté : seul un billet de 5€ **OU** un seul billet de 10 € est accepté, le reste doit être payé par pièces.
- A la Maison de la Mobilité et du Tourisme : Esplanade François Mitterrand, 74 100 Annemasse.
- Chez les dépositaires agréés¹.
- Auprès du personnel de conduite à bord des véhicules, lors de la montée (ticket unité uniquement zone 210 et zone 210+10) : **La vente à bord des bus est limitée à un ticket unité par personne et par voyage, seul le paiement en espèces est accepté. Le voyageur est tenu de faire l'appoint (article L112-5 du Code monétaire du droit financier) lors de son achat auprès du conducteur de bus. Les billets de banque d'une valeur supérieure à 20 € seront refusés.**
- Les applications et DAT des partenaires suivants : SCNF, CFF et TPG.

L'euro est la seule monnaie acceptée par TAC pour les paiements en espèce.

4.2 Règles d'utilisation

Les voyageurs sont invités à préparer leur monnaie ou leur titre de transport avant de monter dans le bus. Chaque voyageur doit être muni d'un titre de transport à l'occasion de chaque déplacement, à l'exception des enfants de moins de 6 ans accompagnés.

Les titres doivent impérativement être validés ou présentés au conducteur (Swiss Pass, carte TAC'Accompagné, ticket SMS, billet SNCF et CFF) lors de la montée dans le bus et en correspondance. Tout voyageurs qui, après ce passage sera démuné de titre de transport valable sera en infraction et se trouvera exposé aux sanctions correspondantes.

Les voyageurs sont responsables du bon état de conservation de leur titre de transport et doivent être en mesure de pouvoir le présenter, sur demande aux agents désignés par l'exploitant, et cela à n'importe quel moment de leur déplacement.

Dans le cas où le valideur ne fonctionnerait pas, le voyageur est tenu de se présenter auprès du conducteur afin de se mettre en règle et informer ce dernier de la situation. Ce cas est valable également pour tout dysfonctionnement de matériel permettant l'achat d'un titre de transport (application, distributeur, etc.). Le voyageur ne pourra évoquer au cours d'une vérification de titre que

¹ La liste des dépositaires et les adresses associées sont consultables sur le site : www.tac-mobilites.fr/index.php/depositaires

son titre n'a pas été validé parce que le valideur ne fonctionnait pas sans en avoir informé le conducteur.

En cas de défaillance technique liée à l'utilisation de la carte Oûra, validation impossible, carte dégradée, ... le voyageur doit se rendre à la Maison de la Mobilité et du Tourisme afin de faire établir un duplicata si cela est nécessaire. Dans cette attente le voyageur doit s'acquitter d'un titre de transport. En cas de défaillance technique empêchant la validation via l'application mobile, le voyageur doit se munir d'un titre de transport physique.

Il appartient au voyageur de s'assurer de la validité de son titre en fonction de la zone dans laquelle est effectuée son déplacement surtout en cas de franchissement de la frontière avec la Suisse. Un déplacement limité au territoire d'Annemasse Agglo correspond à un titre zone 210. Un déplacement étendu au canton de Genève et unireso correspond à un titre zone 210 + 10.

Les voyageurs munis d'un titre Lemman Pass zones 210 + 10 en cours de validité sont autorisés à voyager à bord des véhicules. Les porteurs de carte Swiss Pass (intégrant la zone 210), étant dans l'incapacité de valider leur carte sur les équipements de validation présents à bord des véhicules, doivent systématiquement présenter leur Swiss Pass au conducteur lors de leur montée dans un véhicule ainsi qu'à toute réquisition du personnel de l'exploitant lors d'une opération de contrôle.

Conformément à la réglementation en vigueur, le titulaire ne peut voyager sans titre de transport. Les titres non valides ou le défaut de présentation du titre sont considérés comme des fraudes.

Le voyageur sans abonnement en sa possession (carte oubliée, volée etc.) doit se munir d'un titre valide sous peine d'être verbalisé.

4.3 Période de validité des titres

Les titres hors abonnements permettant de circuler au sein de la zone 210 :

- Les titres valables uniquement sur la Zone 210 sont valables 60 minutes à compter de la première validation.

Les abonnements :

- Les abonnements annuels (hors diabolo) sont valables 1 an glissant.²
- Les abonnements mensuels (hors diabolo) sont valables 1 mois glissant.
- Les abonnements diabolo annuels sont valables du 1^{er} septembre de l'année N au 31 août de l'année N+1.
- Les abonnements diabolo mensuels sont valables du 1^{er} au dernier jour du mois M.

Tous les titres transfrontaliers répondent des conditions générales d'utilisation des titres Lemman Pass.

4.4 Duplicata

Les frais de duplicata de la carte Oûra sont de 8 €. Ce tarif comprend la création d'une nouvelle carte Oûra ainsi que le rechargement des abonnements TAC en cours de validité.

4.5 Traitement et protection des données à caractère personnel

L'ensemble des dispositions propres au traitement et à la protection des données à caractère personnel est disponible dans un document spécifique à l'attention des utilisateurs des services

² Les abonnements annuels et mensuels sur l'application mobile sont valides dès validation via QRCode.



exploités par TAC et consultable sur le site internet www.tac-mobilites.fr en pied de page, onglet « Politique de confidentialité ».

Conformément à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n°2004-801 du 6 août 2004, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, toute personne bénéficie d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition au traitement des données à caractère personnel le concernant en adressant un courrier postal à TAC, Maison de la Mobilité et du Tourisme, Esplanade François Mitterrand, 74 100 Annemasse.

4.6 Résiliation

a. A l'initiative de l'Abonné :

La souscription à un abonnement implique un engagement sur la durée totale du contrat. Il est important de s'assurer que cet engagement pourra être tenu. Le remboursement n'intervient que pour les abonnements annuels.

Seules les conditions particulières énoncées ci-après rendent possible l'interruption du contrat sans frais de résiliation (à condition que les justificatifs soient dûment présentés).

- Déménagement > nouveau bail, état des lieux de sortie ou courrier de mutation.
- Changement d'établissement scolaire > certificat de scolarité.
- Perte d'emploi > attestation Pôle Emploi.
- Maladie > certificat d'arrêt d'une durée supérieure à 2 mois.
- Départ à la retraite > attestation de l'employeur.
- Décès > certificat de décès.

La demande de cessation du contrat d'abonnement - disponible au sein de la Maison de la Mobilité et du Tourisme ou en téléchargement sur www.tac-mobilites.fr - doit être faite à l'initiative de l'abonné, du payeur ou de ses ayants droit. Elle est à compléter et à envoyer par lettre recommandée avec accusé de réception accompagnée des pièces justificatives à la Maison de la Mobilité et du Tourisme -TAC, Esplanade François Mitterrand -74100 Annemasse.

La résiliation sera effective après réception de la demande accompagnée des pièces justificatives. Les prélèvements à venir cesseront automatiquement, à condition que la demande de résiliation ait été effectuée avant le 15 du mois précédant le prélèvement à annuler. Dans le cas contraire, la résiliation est décalée d'un mois et un dernier prélèvement sera effectué le 5 du mois suivant. Si la demande est acceptée, l'abonnement sera désactivé et les mensualités restant à courir ne seront pas prélevées. Le payeur ou ses ayants droit restent éventuellement redevables des sommes dues au titre des impayés.

Toute autre résiliation d'un abonnement annuel, ne rentrant pas dans les conditions évoquées, sera facturée 30 % de la valeur restante.

Le client ne peut pas demander la suspension temporaire du contrat.

b. À l'initiative du réseau TAC :

Le contrat peut être résilié de plein droit par TAC pour les motifs suivants :

- En cas de fraude établie dans la constitution du dossier d'abonnement (fausse déclaration, constitution des pièces fournies par l'Abonné...).
- En cas de fraude établie dans l'utilisation du titre de transport.
- En cas d'impayé.



La résiliation sera être notifiée par TAC par une lettre recommandée avec avis de réception adressée au dernier domicile connu de l'abonné. La résiliation sera effective à la date de la première présentation de la lettre recommandée avec accusé de réception.

TAC procédera à la désactivation de l'abonnement en cours de validité. En cas d'utilisation frauduleuse de la carte sous forme d'usurpation d'identité, TAC procédera à la mise en liste noire de la carte Oûra et la carte sera alors inutilisable.

TAC se réserve le droit de refuser tout nouveau contrat à un payeur ou un bénéficiaire dont un précédent contrat aurait été résilié pour fraude ou défaut de paiement.

4.7 Contrôle des voyageurs et infraction

Tout voyageur est tenu de :

- Valider obligatoirement son titre de transport à chaque montée dans un véhicule, y compris lorsque le voyageur effectue une correspondance.
- Présenter un titre de transport valable à toute réquisition des agents de l'exploitation.

Toute agression verbale ou physique à l'encontre d'un personnel TAC fera l'objet de l'établissement d'un procès-verbal de délit et sera transmis aux autorités judiciaires compétentes.

Conformément au Décret n°2016 – 541 du 3 mai 2016, le montant des amendes est le suivant:

Dans tous les cas, des frais de dossier sont à régler en sus à compter du 8ème jour ouvré : 40 €. Pour tout règlement de sa contravention dans un délai de 7 jours ouvrés, les frais de dossier ne sont pas appliqués.

Dans le cas où le règlement s'opère au moment de la constatation de l'infraction auprès d'un contrôleur, le versement pourra s'effectuer par carte bancaire ou en espèces. Le voyageur reçoit en retour une quittance de paiement. Le refus ou l'incapacité de produire une pièce d'identité officielle permet aux agents assermentés le recours éventuel aux forces de l'ordre.

	MONTANT DU PV		Paiement dans les 7 jours suivant la verbalisation		Paiement à l'ordre du payeur suivant la verbalisation	
NON VALIDATION						
» Titre non validé en montée	50€		50€		90€	
TITRE DE TRANSPORT NON VALABLE						
» Sans titre de transport	70€		Abonnement en cours de validité au moment de montée	5€	70€	10€
» Titre de transport falsifié/abonné			Abonnement en cours de validité au moment de contrôle		110€	110€
FALSIFICATION DE TITRE DE TRANSPORT						
» Titre de transport appartenant à un tiers	120€		120€		160€	
» Titre de transport falsifié						
COVID-19						
» Non port du masque	135€		135€		135€	
INCIVILITÉS						
» Intimidation de l'usager						
» Occupation indue d'une place ou d'un espace réservé						
» Entrave au fonctionnement des portes						
» Piédestal sur les sièges						
» Souillure, dégradation, inscriptions						
» Tapage, musique						
» Usage injustifié de la discrimination des portes						
» Ivresse	150€		150€		190€	
» Refus d'obtempérer						
» Crachats						
» Introduction d'objets incriminés ou dangereux						
» Trouble de l'ordre ou de la tranquillité						
» Introduction d'un animal dans un bus						

A défaut de payer immédiatement l'indemnité forfaitaire, le contrevenant peut effectuer le règlement, dans un délai de 2 mois auprès de la Maison de la Mobilité et du Tourisme -TAC, Esplanade François Mitterrand à Annemasse ou par chèque à l'ordre de TP2A, ou encore par virement bancaire (demande de RIB à formuler par email via le formulaire en ligne).

A défaut de règlement de l'infraction, le dossier sera transmis à l'Officier du Ministère Public. Le contrevenant devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrable par le Trésor Public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le Ministère Public. Le montant de l'amende forfaitaire majorée est actuellement de 375 Euros et reste acquis au Trésor Public.

Pour tous les titres de transport accompagnés d'une carte nominative, et sans préjudice de poursuite devant les tribunaux compétents, toute utilisation frauduleuse de la carte ou du titre entraîne la résiliation immédiate de l'un ou l'autre et leur retrait avec impossibilité de faire établir une nouvelle carte pendant 1 an. Les sommes versées correspondant à la période de validité du titre restant à couvrir sont acquises au transporteur à titre de dommages-intérêts.

Modalité de contestation de contravention

Le contrevenant peut contester sa contravention auprès de TAC dans un délai de 2 mois à compter de la constatation de l'infraction. Cette protestation accompagnée du procès-verbal d'infraction doit être adressée à :

A l'attention du responsable des contentieux
TAC – Maison de la Mobilité et du Tourisme
Esplanade François Mitterrand
74 100 Annemasse

Le déclenchement d'une procédure de contestation de la contravention n'est en aucun cas suspensif des délais de règlement précisés ci-avant.

5. Transport scolaire

TAC assure la desserte des collèges et lycées de l'agglomération par l'intermédiaire des lignes du Réseau TAC ainsi que des lignes de transport scolaire. Plus d'informations sur le site www.tac-mobilites.fr/index.php/titres-abonnements/abonnement-scolaire

6. Service de transport sur réservation

Les services de Transport à la Demande dont le TAD CHAL (dimanche et jours fériés) et le TAD PMR sont des services de transport à réservation obligatoire.

6.1 TAD

Le transport à la demande (TAD) est un service public de transport à la demande qui fonctionne sur réservation et est organisé par Annemasse Agglo. Il permet de desservir des portions du territoire non desservis par une ligne régulière TAC, ces dessertes sont assurées par 4 lignes de transports à la demande régulières et 1 ligne le dimanche (TAD CHAL).

Le TAD permet ainsi de voyager d'un point à l'autre sur la même ligne, sur réservation. Les règles d'utilisation de ce service font l'objet d'un règlement spécifique disponible sur le site internet www.tac-mobilites.fr ou à la Maison de la Mobilité et du Tourisme.



La réservation d'un trajet se fait par téléphone au 0 800 00 19 53 (*numéro vert gratuit*) du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00.

Les trajets pour les samedis, les dimanches, les lundis et les mardis en cas de lundis fériés, doivent se réserver le vendredi avant 17h00. Si le vendredi est férié les trajets sont alors à anticiper le jeudi toujours avant 17h00. La réservation peut être anticipée jusqu'à UN (1) mois avant la date souhaitée.

Lors d'une réservation, les renseignements suivants doivent être communiqués :

- Nom et Prénom.
- Arrêt de départ.
- Arrêt d'arrivée.
- Jour(s) et horaire(s) souhaité(s), selon les horaires proposés

Un même usager ne peut réaliser plus de 2 trajets par jour, équivalent à 1 aller-retour, y compris en correspondance.

6.2 TAD PMR

TAD PMR est réservé aux habitants du territoire de l'agglomération annemassienne en situation de handicap qui sont dans l'impossibilité d'utiliser le réseau de transport urbain TAC. Ce service est accessible via un dossier de souscription. Les règles d'utilisation de ce service et l'ensemble des pièces à télécharger pour la constitution du dossier sont disponibles sur le site internet www.tac-mobilites.fr/index.php/handi-tac ou à la Maison de la Mobilité et du Tourisme.

7. VéloTAC

Le service VéloTAC est un service de location à partir d'1 mois, de vélos (classiques, pliants, à assistance électriques) et de trottinettes électriques. Ce service est accessible aux personnes de 16 ans ou plus. Les conditions générales de location font l'objet d'un règlement spécifique disponible à la Maison de la Mobilité et du Tourisme ainsi que sur le site internet www.tac-mobilites.fr/index.php/se-deplacer/velo

8. Parcs à vélos

TAC propose un service de parcs à vélo ouvert à tous, conformément à la tarification en vigueur. Ce service permet de stationner son vélo, y compris vélo à assistance électrique. Il est également possible de louer un casier individuel afin de sécuriser ses accessoires. Les E-casiers permettent en sus de recharger la batterie de son vélo à assistance électrique.

Les conditions générales d'utilisation de ce service font l'objet d'un règlement spécifique disponible à la Maison de la Mobilité et du Tourisme ainsi que sur le site internet www.tac-mobilites.fr/index.php/se-deplacer/velo

9. Parking Relais

Deux parkings relais sont accessibles à tous, conformément à la tarification en vigueur. La capacité des parkings est de respectivement 250 places. Les parkings se situent sur la commune de Cranves-Sales (Altéa) et Vétraz-Monthoux (J.Monnet).



10. Objets trouvés

TAC ne peut, en aucun cas, être tenu pour responsable des objets et autres biens qui pourraient être perdus, volés ou détériorés au sein de ses véhicules ou bâtiments. Par ailleurs, TAC peut procéder à la destruction immédiate des objets abandonnés ou laissés sans surveillance et qui pourraient représenter un quelconque danger, dont denrées alimentaires.

Toute demande relative aux objets trouvés doit être enregistrée via le site internet :

www.tac-mobilites.fr rubrique objets trouvés.

Les documents d'identité sont conservés 15 jours avant d'être transmis à l'autorité ayant délivré le titre. Les autres objets sont conservés 3 mois. Pour toute restitution, les ayants droit devront justifier de leur identité et un document de restitution d'objet perdu.

La restitution des objets perdus s'effectue à la Maison de la Mobilité et du Tourisme, Esplanade François Mitterrand, 74 100 ANNEMASSE.

11. Suggestions/ renseignements / réclamations :

Les différentes demandes peuvent être adressées :

- Par courrier : TP2A – Transport à la Demande, 6 rue des Biches, 74 100 Ville-la-Grand.
- Par téléphone au 0 800 00 19 53 du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 (appel gratuit depuis les téléphones fixes et mobiles).
- Par internet sur le site www.tac-mobilites.fr onglet « Nous contacter ».
- En se présentant à la Maison de la Mobilité et du Tourisme, Esplanade François Mitterrand, 74 100 Annemasse.





Règlement de service Transport à la Demande

Date de prise d'effet : 13 décembre 2021

Table des matières

1.	Définition du service de transport à la demande.....	1
1.1	Périmètre desservi.....	1
2.	Accès au service.....	1
3.	Fonctionnement du service.....	1
3.1.	Réservation d'un trajet.....	1
3.2.	Annulation / modification d'un trajet réservé	2
4.	Traitement et protection des données à caractère personnel	2
5.	Quelques règles pour une bonne utilisation du service.....	2
5.1.	A votre montée dans le véhicule.....	3
5.2.	Pendant votre voyage	3
5.3.	Utilisation et contrôle des titres.....	4
6.	Divers.....	5
6.2.	Objets trouvés	5
	Annexe 1.....	6



1. Définition du service de transport à la demande

Le transport à la demande (TAD) est un service public de transport à la demande qui fonctionne sur réservation et est organisé par Annemasse Agglo. Il permet de desservir des portions du territoire non desservis par une ligne régulière TAC, ces dessertes sont assurées par 4 lignes de transports à la demande régulières et 1 ligne le dimanche (TAD CHAL). Le TAD permet ainsi de voyager d'un point à l'autre sur la même ligne, sur réservation. Le détail des arrêts, leurs adresses et les horaires de passages sont présentés en Annexe.

1.1 Périmètre desservi

Le TAD est mis en place sur les communes de Bonne, Cranves-Sales, Etrembières, Juvigny, Machilly, Saint-Cergues, Lucinges et Contamine sur Arve (via la desserte du TAD CHAL ou TAD PMR uniquement).

2. Accès au service

Ce service fonctionne du lundi au vendredi de 5h30 à 18h30, le samedi de 08h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h00. Le dimanche et les jours fériés de 9h à 17h30, uniquement pour le TAD CHAL.

L'accès au service se fait uniquement sur réservation préalable, les conditions de réservations sont détaillées au paragraphe 3.1.

Toute personne peut bénéficier de ce service. Il n'est pas nécessaire d'habiter sur le territoire d'Annemasse Agglo pour en bénéficier. Les mineurs de moins de 10 ans non scolarisés au collège doivent être accompagnés par un adulte à bord des véhicules.

Un même usager ne peut réaliser plus de 2 trajets par jour, équivalent à 1 aller-retour, y compris en correspondance.

Le service de TAD est un service payant conformément à la tarification en vigueur TAC Mobilités.

3. Fonctionnement du service

3.1. Réservation d'un trajet

La réservation d'un trajet se fait, la veille, par téléphone au 0 800 00 19 53 du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 (appel gratuit depuis les téléphones fixes et mobiles).

Les trajets pour les samedis, les dimanches, les lundis et les mardis en cas de lundis fériés, doivent se réserver le vendredi avant 17h00. Si le vendredi est férié les trajets sont alors à anticiper le jeudi toujours avant 17h00.

Les réservations des courses s'effectuent sur les horaires prédéfinis de passage, listés en Annexe.

Lors d'une réservation, les renseignements suivants doivent être communiqués :

- Nom et Prénom.
- Arrêt de départ.
- Arrêt d'arrivée.
- Jour(s) et horaire(s) souhaité(s).

La réservation peut être anticipée jusqu'à UN (1) mois avant la date souhaitée.



3.2. Annulation / modification d'un trajet réservé

A l'initiative du service TAD : pour des raisons d'organisation ou en cas de force majeure (intempéries exceptionnelles par exemple), des modifications d'horaires ou des annulations de course(s) pourront avoir lieu. En cas de modification ou d'annulation, le voyageur sera prévenu au mieux la veille du trajet réservé et au plus tard deux heures avant l'horaire théorique du trajet par téléphone ou SMS¹.

A l'initiative du voyageur : en cas d'annulation ou de modification de parcours, il est impératif de prévenir le service TAD le plus tôt possible. Il est demandé au voyageur d'être présent à l'arrêt 5 minutes avant l'heure qui a été confirmée.

En toute circonstance, le service devra être prévenu au plus tard 2 heures avant l'heure de départ prévu, pendant les horaires d'ouverture de la centrale. En dehors des ouvertures pour des courses comprises entre 5h30 et 10h00, les annulations doivent être signalées la veille avant 17h00. Toute annulation effectuée en dehors de ses critères sera considérée comme une annulation tardive. Tout déplacement où les bénéficiaires ne sont pas présents aux arrêts à l'heure convenue sera considéré comme un déplacement inutile.

Les annulations tardives et les déplacements inutiles liés à l'absence du passager peuvent donner lieu à des restrictions d'accès au service :

Type d'infraction	Sanction et avertissement associés
2 annulations tardives ou déplacements inutiles dans un mois	SMS /e-mail ou courrier de rappel
En cas de récurrence de 2 annulations tardives ou 2 déplacements inutiles	Radiation du service pendant 1 mois

4. Traitement et protection des données à caractère personnel

L'ensemble des dispositions propres au traitement et à la protection des données à caractère personnel est disponible dans un document spécifique à l'attention des utilisateurs des services exploités par TAC et consultable sur le site internet www.tac-mobilites.fr en pied de page, onglet « Politique de confidentialité ».

Conformément à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n°2004-801 du 6 août 2004, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, toute personne bénéficie d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition au traitement des données à caractère personnel le concernant en adressant un courrier postal à TAC, Maison de la Mobilité et du Tourisme, Esplanade François Mitterrand, 74 100 Annemasse.

5. Quelques règles pour une bonne utilisation du service

Dans le véhicule, le conducteur vous accueille et veille à votre confort et à votre sécurité. À l'arrêt uniquement, n'hésitez pas à lui faire part de vos questions. À tout moment, merci de suivre les consignes qu'il peut être amené à vous transmettre.

¹ Pour l'envoi de SMS sur ligne fixe, le voyageur doit activer ce service auprès de son opérateur.

Tout comportement insultant ou dégradant d'un voyageur à l'encontre d'un personnel TAC pourra entraîner son exclusion de manière ponctuelle ou définitive. Cette exclusion sera notifiée par courrier recommandé et sera effective à compter de la première présentation du courrier.

Les gestes barrières en cas de crise sanitaire sont obligatoires pour les voyageurs et leurs accompagnateurs. Le non-port du masque est toléré uniquement sur présentation systématique du certificat médical mentionnant cette obligation pour le bénéficiaire.

5.1. A votre montée dans le véhicule

Une fois la réservation effectuée, le voyageur se présente à l'arrêt convenu 5 minutes avant l'horaire défini. À l'arrivée du véhicule, conformément aux tarifications en vigueur, le titre de transport doit être validé, présenté (Swiss Pass ou TAC'Accompagné) ou acheté auprès du conducteur (ticket unité uniquement). Le conducteur demande le nom du voyageur afin de s'assurer que le trajet a bien été réservé.

Attention : la montée et la descente du véhicule ne peuvent se faire qu'aux arrêts des lignes consultables en Annexe.

5.2. Pendant votre voyage

Consignes de sécurité :

Conformément au décret du 9 juillet 2003, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire dès lors que les sièges en sont pourvus. Les voyageurs doivent obligatoirement attacher leur ceinture de sécurité. Le chauffeur peut refuser de démarrer si un passager n'a pas attaché correctement sa ceinture. En cas de non-respect et de verbalisation des forces de l'ordre, le procès-verbal sera établi au nom de l'usager. Cette obligation s'applique à tous, sauf pour les personnes ayant un certificat médical, mentionnant la durée de validité de l'autorisation.

Pour des raisons de sécurité, il est demandé aux voyageurs d'éviter de parler au conducteur sans nécessité pendant le trajet.

Bagages, colis dangereux :

L'ensemble des règles en vigueur sur le Réseau TAC est applicable lors des trajets transport à la demande. Seuls les paquets peu volumineux (inférieur à 0,45 m de côté) et susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêne pour les voisins sont autorisés à bord des véhicules. Les bagages sont autorisés dans la limite de 30 kg à condition de ne pas dépasser la taille de son propriétaire. En cas de transport de poussette, le voyageur est tenu d'en informer le service de réservation lors de son appel. Ces objets sont placés sous l'entière responsabilité de leur propriétaire.

En aucun cas TAC et son personnel, ne pourra être tenu pour responsable des dégâts ou dommages causés à ou par ces colis ou bagages en cas d'accident. Le propriétaire des colis ou bagages sera rendu responsable des dommages que ces objets pourraient occasionner.

Il est interdit de pénétrer dans un transport à la demande ou infrastructures associées, en possession de matières dangereuses, à savoir inflammables, toxiques ou explosives. Les denrées alimentaires doivent être transportées dans des conditions évitant tout risque de dégradation et salissure des véhicules. Les aliments et les boissons (hors de leur emballage) sont interdits à bord des véhicules. En cas de forte chaleur ou d'avis médical il est autorisé de boire de l'eau.

Les agents TAC pourront refuser l'admission à toute personne portant des objets susceptibles de constituer une gêne ou un risque d'accident pour les autres voyageurs en raison de leur nature, volume, odeur ou bien du nombre de voyageurs déjà présents dans le véhicule.



Animaux :

L'ensemble des règles en vigueur sur le Réseau TAC est applicable lors des trajets transport à la demande. Seuls les animaux de petite taille, sont admis gracieusement, tels que les chiens, chats, oiseaux, etc., sont admis à bord des bus à condition d'être transportés sur les genoux dans des paniers convenablement fermés, ou dans des cages suffisamment enveloppées. Ils ne doivent pas salir ou incommoder les voyageurs. La plus grande dimension de ces paniers ou cages ne doit pas dépasser 0,45m de côté. Le porteur de l'animal doit tenir le panier ou la cage sur les genoux, s'il occupe une place assise et demeure entièrement responsable de son animal.

Les chiens de plus grande taille doivent être tenus en laisse, muselés, et sont quant à eux, munis d'un titre de transport unitaire, sans titre de transport le propriétaire du chien peut être verbalisé au même titre qu'un voyageur non muni de titre de transport.

Les chiens guides d'aveugles qui accompagnent les personnes titulaires d'une carte mobilité inclusion avec mention « besoin d'accompagnement cécité » (ou équivalent) voyagent gratuitement. La présentation de cette carte peut être requise par les agents TAC.

TAC ne peut en aucun cas être tenu responsable des conséquences des accidents dont la cause proviendrait des animaux. Le propriétaire de l'animal demeure en revanche responsable des dégâts nés de la présence de l'animal à bord d'un véhicule.

Comportement des voyageurs :

Pour le confort et la sécurité de tous, Il est demandé aux voyageurs :

- De tenir compte des annonces, avertissements ou injonctions du personnel.
- D'observer les règles d'hygiène élémentaire.

Tout accident corporel survenu à un voyageur à l'occasion de son transport dans les véhicules, à sa montée ou descente dans les véhicules, devra immédiatement être signalé au conducteur du véhicule. Aucune demande ultérieure ne sera admise.

Par respect pour les autres voyageurs, il est interdit :

- De monter en état d'ivresse dans un véhicule.
- De monter dans une tenue susceptible d'incommoder les autres voyageurs.
- De troubler l'ordre et la tranquillité dans les véhicules.
- De quêter, distribuer ou vendre quoi que ce soit dans un véhicule.
- De fumer ou vapoter à bord des véhicules.

Pour le bon fonctionnement et l'agrément du service, il est interdit :

- De souiller ou dégrader le matériel, quel qu'il soit, mis à la disposition des voyageurs (pancartes, affiches, sièges, valideurs, etc.).
- De se servir d'un matériel quelconque réservé au personnel.
- De tracer toute inscription ou graffiti sur le matériel ou d'apposer des affiches.

Le non-respect des prescriptions mentionnées ci-dessus sera sanctionné par l'établissement d'un procès-verbal.

5.3. Utilisation et contrôle des titres

L'ensemble de la gamme tarifaire TAC (abonnements et tickets Annemasse Pass et Léman Pass Zones 210+10) est accepté pour les déplacements effectués par le service de transport à la demande.

A bord des véhicules seuls les tickets unitaires sont en vente et les billets de plus de 20 € ne seront pas acceptés à bord des véhicules. Seuls les paiements en euros et en liquide sont acceptés.



L'ensemble des règles en vigueur sur le Réseau TAC est applicable lors des trajets de transport à la demande.

Les voyageurs munis d'un titre Lemman Pass zones 210 + 10 en cours de validité sont autorisés à voyager à bord des véhicules. Les porteurs de carte Swiss Pass (intégrant la zone 210), étant dans l'incapacité de valider leur carte sur les équipements de validation présents à bord des véhicules, doivent systématiquement présenter leur Swiss Pass au conducteur lors de leur montée dans un véhicule ainsi qu'à toute réquisition du personnel de l'exploitant lors d'une opération de contrôle.

6. Divers

6.1. Suggestions / renseignements / réclamations :

Les différentes demandes peuvent être adressées :

- Par courrier : TP2A – Transport à la Demande, 6 rue des Biches, 74 100 Ville-la-Grand.
- Par téléphone au 0 800 00 19 53 du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 (appel gratuit depuis les téléphones fixes et mobiles).
- Par internet sur le site www.tac-mobilites.fr onglet « Nous contacter ».
- En se présentant à la Maison de la Mobilité et du Tourisme, Esplanade François Mitterrand, 74 100 Annemasse.

6.2. Objets trouvés

TAC ne peut, en aucun cas, être tenu pour responsable des objets et autres biens qui pourraient être perdus, volés ou détériorés au sein de ses véhicules ou bâtiments. Par ailleurs, TAC peut procéder à la destruction immédiate des objets abandonnés ou laissés sans surveillance et qui pourraient représenter un quelconque danger, dont les denrées alimentaires.

Toute demande relative aux objets trouvés doit être enregistrée via le site internet :

www.tac-mobilites.fr rubrique objets trouvés.

Les documents d'identité sont conservés 15 jours avant d'être transmis à l'autorité ayant délivré le titre. Les autres objets sont conservés 3 mois. Pour toute restitution, les ayants droit devront justifier de leur identité et un document de restitution d'objet perdu.

La restitution des objets perdus s'effectue à la Maison de la Mobilité et du Tourisme, Esplanade François Mitterrand, 74 100 ANNEMASSE.



Annexe 1



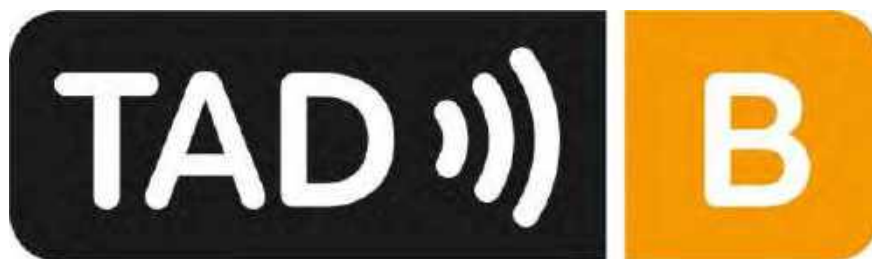
Ville	Nom de l'arrêt	Adresse de l'arrêt
Étrembières	Grande Pièce	Croisement de la route du 8 mai et de la rue de la Douane
	Crêt de la Croix	Croisement entre le chemin de Chavonnex et le chemin du Crêt de la Croix
	Étrembières Mairie	Route de Saint Julien
	Les Îles	Rue du 18 août 1944
	Veyrier Douane	Rue du 18 août 1944
	Pas de l'Échelle École	Rue des Chamois
	Boulodrome Étrembières	Route de Saint-Julien
Pas de l'Échelle Gare	Croisement du chemin de Crévin et du chemin Jean-Jacques Rousseau	

TAD))) A		SECTEUR ÉTREMBIÈRES														
	LàV	LàV	LàV	LàV											LàV	
Grande Pièce	05:30	06:20	07:06	07:50	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:20	16:06	16:40	17:30	
Crêt de la Croix	05:32	06:22	07:08	07:52	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:22	16:08	16:42	17:32	
Étrembières Mairie	05:36	06:26	07:12	07:56	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:26	16:12	16:46	17:36	
Les Îles	05:38	06:28	07:14	07:58	08:38	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:28	16:14	16:48	17:38	
Veyrier Douane	05:40	06:30	07:16	08:00	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:30	16:16	16:50	17:40	
Pas-de-l'Échelle École	05:41	06:31	07:17	08:01	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:31	16:17	16:51	17:41	
Boulodrome Étrembières	05:43	06:33	07:19	08:03	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:33	16:19	16:53	17:43	
Pas-de-l'Échelle Gare	05:45	06:35	07:21	08:05	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:35	16:21	16:55	17:45	
Grande Pièce	05:53	06:43	07:29	08:13	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:43	16:29	17:03	17:53	

OBSERVATIONS :

LàV Circule du lundi au vendredi uniquement.





Ville	Nom de l'arrêt	Adresse de l'arrêt
<i>Cranves-Sales</i>	Altéa P+R	Route des Bois
<i>Juvigny</i>	La Plantaz	Croisement de la route de Cabouet et de la route de la Plantaz
<i>Cranves-Sales</i>	Champ Bérou	Route des Marais
	Chandouze	Route de Chandouze
<i>Saint Cergues</i>	La cave aux fées	Croisement entre la route de la cave aux fées et du chemin des cerisiers
	Les Fontaines	Croisement entre la route des Allobroges et la rue de la Charrière
	Ancienne Fruitière	Croisement entre la route des Allobroges et la rue de la Chapelle
	Saint Cergues Mairie	Rue des Allobroges
	Terret	Croisement entre la rue des Allobroges et la rue de Terret
	Les Bussioz	Croisement de la route des Bussioz et de la route des Sources
<i>Machilly</i>	Machilly Gare	Gare SNCF



TAD

B

MACHILLY GARE VERS ALTÉA P+R

Arrivée LEX depuis Coppet	-	-	08:10	-	10:10	-	12:10	-	14:10	-	16:10	-	18:10
Arrivée TER depuis Bellegarde	-	07:10	-	09:10	-	-	-	13:10	-	15:10	-	17:09	-
Arrivée TER/LEX depuis Évian	06:20	-	-	-	-	10:50	12:00	-	-	-	-	17:20	-
	LAV	LAV	LAV				LAV						
Machilly Gare	06:20	07:20	08:15	09:15	10:15	11:10	12:15	13:15	14:15	15:15	16:20	17:20	18:15
Les Bussioz	06:21	07:21	08:16	09:16	10:16	11:11	12:16	13:16	14:16	15:16	16:21	17:21	18:16
Terret	06:23	07:23	08:18	09:18	10:18	11:13	12:18	13:18	14:18	15:18	16:23	17:23	18:18
Saint-Cergues Mairie	06:24	07:24	08:19	09:19	10:19	11:14	12:19	13:19	14:19	15:19	16:24	17:24	18:19
Ancienne Fruitière	06:26	07:26	08:21	09:21	10:21	11:16	12:21	13:21	14:21	15:21	16:26	17:26	18:21
Les Fontaines	06:27	07:27	08:22	09:22	10:22	11:17	12:22	13:22	14:22	15:22	16:27	17:27	18:22
La Cave aux Fées	06:28	07:28	08:23	09:23	10:23	11:18	12:23	13:23	14:23	15:23	16:28	17:28	18:23
Chandouze	06:30	07:30	08:25	09:25	10:25	11:20	12:25	13:25	14:25	15:25	16:30	17:30	18:25
Champ Bérou	06:31	07:31	08:26	09:26	10:26	11:21	12:26	13:26	14:26	15:26	16:31	17:31	18:26
La Plantaz	06:32	07:32	08:27	09:27	10:27	11:22	12:27	13:27	14:27	15:27	16:32	17:32	18:27
Altéa P+R	06:34	07:34	08:29	09:29	10:29	11:24	12:29	13:29	14:29	15:29	16:34	17:34	18:29

Les horaires TER et Léma Express sont donnés à titre indicatif et soumis à modification. Pensez à vérifier l'horaire sur lemaexpress.ch avant votre voyage.

OBSERVATIONS :

LAV Circule du lundi au vendredi uniquement. - Non desservi

TAD

B

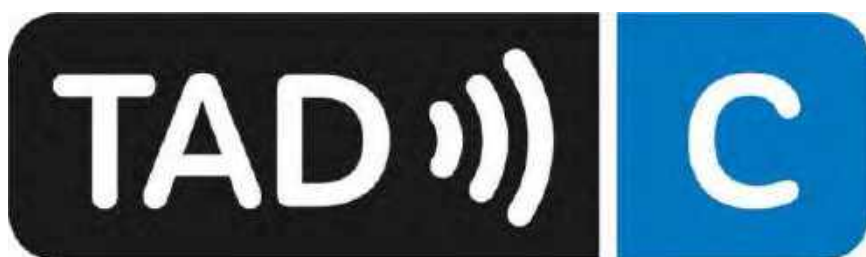
ALTÉA P+R VERS MACHILLY GARE

	LAV	LAV	LAV	LAV					LAV					
Altéa P+R	05:30	06:00	06:50	07:50	08:45	09:45	10:45	11:35	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45
La Plantaz	05:32	06:02	06:52	07:52	08:47	09:47	10:47	11:37	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47
Champ Bérou	05:33	06:03	06:53	07:53	08:48	09:48	10:48	11:38	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48
Chandouze	05:34	06:04	06:54	07:54	08:49	09:49	10:49	11:39	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
La Cave aux Fées	05:36	06:06	06:56	07:56	08:51	09:51	10:51	11:41	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
Les Fontaines	05:37	06:07	06:57	07:57	08:52	09:52	10:52	11:42	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52
Ancienne Fruitière	05:38	06:08	06:58	07:58	08:53	09:53	10:53	11:43	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53
Saint-Cergues Mairie	05:40	06:10	07:00	08:00	08:55	09:55	10:55	11:45	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55
Terret	05:41	06:11	07:01	08:01	08:56	09:56	10:56	11:46	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56
Les Bussioz	05:43	06:13	07:03	08:03	08:58	09:58	10:58	11:48	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58
Machilly Gare	05:44	06:14	07:04	08:04	08:59	09:59	10:59	11:49	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59
Départ LEX vers Coppet	05:50	06:20	07:20	08:20	-	-	-	12:00	-	-	-	-	-	18:20
Départ TER vers Bellegarde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Départ TER/LEX vers Évian	-	-	07:10	08:10	09:10	10:10	-	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:09	18:10

Les horaires TER et Léma Express sont donnés à titre indicatif et soumis à modification. Pensez à vérifier l'horaire sur lemaexpress.ch avant votre voyage.

OBSERVATIONS :

LAV Circule du lundi au vendredi uniquement. - Non desservi

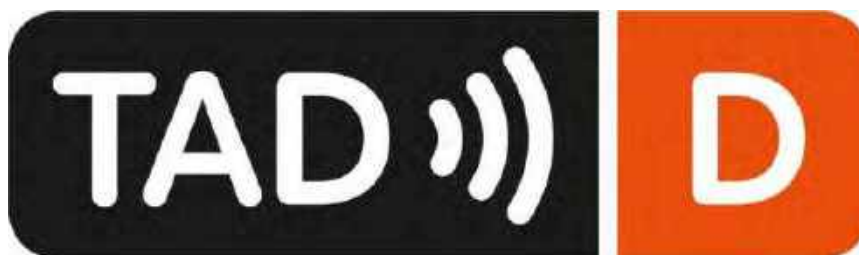


Ville	Nom de l'arrêt	Adresse de l'arrêt
<i>Cranves-Sales</i>	Altéa P+R	Route des Bois
	Les Rosses	Croisement entre le chemin des Hutins et la route de Rosse
	Lossy Place	Croisement de la route de Martigny et de la route de Lossy
<i>Lucinges</i>	Lucinges Place	Place
	Les Eaux Vives	Croisement entre la route de Bellevue et le chemin des Eaux Vives
	Bellevue	Lieu-dit "Bellevue"
	Chez Blondet	Lieu-dit "Chez Blondet"
	Chez Pallud	Lieu-dit « chez Pallud »
<i>Cranves-Sales</i>	Armiatz	Croisement entre la route d'Armiatz et le chemin des Sapins
	Les Chemenouds	Chemin de Chemenouds
	Chandouze	Route de Chandouze
<i>Saint Cergues</i>	Dombres	Croisement entre la route des Dombres et la route de Montauban
	Village du Bois	Croisement entre la route des Dombes et du chemin de la Vy de l'Eau
	Charrières Haut	Croisement entre la rue de la Charrière et la rue du Pommi
	Gare St Cergues	Croisement entre l'allée de la Gare et la route de la Gare
<i>Juvigny</i>	Les Fossats	Croisement entre la route de Paconinges et l'allée des Fossats

	LàV	LàV	LàV					LàV					
Altéa P+R	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30
Les Fossats	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35
Gare Saint-Cergues	05:39	06:39	07:39	08:39	09:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39
Charrière Haut	05:42	06:42	07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42
Village du Bois	05:44	06:44	07:44	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44
Dombres	05:46	06:46	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46
Chemenouds	05:57	06:57	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
Armiatz	05:59	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59
Chez Pallud	06:01	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01
Chez Blondet	06:02	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02
Lucinges Place	06:04	07:04	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04
Les Eaux-Vives	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08
Bellevue	06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
Lossy Place	06:18	07:18	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
Les Rosses	06:23	07:23	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23
Altéa P+R	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25

OBSERVATIONS :

LàV Circule du lundi au vendredi uniquement.



Ville	Nom de l'arrêt	Adresse de l'arrêt
<i>Cranves-Sales</i>	Les Rosses	Croisement entre le chemin des Hutins et la route de Rosses
	Collège Paul-Émile Victor	Route de Collège
	La Bergue	Croisement entre la route de la Bergue et route de Thonon
<i>Bonne</i>	PAE de la Menoge	Avenue du Léman
	Bonne Centre	Avenue du Léman
	Alluaz	Route de Malan
	Les Chavannes	Route de la Charmiaz
<i>Lucinges</i>	Lucinges Bas	Croisement entre la route de Lucinges et la route de chez Veluz
	Cortenaz	Croisement entre la route de Cortenaz et le chemin de chez Degradaz
	Lucinges Place	Place de l'Eglise
	Chez Piulet	Croisement entre la route de Milly et la route de chez Piulet
	Les Eaux Vives	Croisement entre la route de Bellevue et le chemin des Eaux Vives
	Bellevue	Lieu-dit "Bellevue"
	Chez Blondet	Lieu-dit "Chez Blondet"
	Chez Pallud	Lieu-dit « chez Pallud »
<i>Cranves-Sales</i>	Chez Cottet	Croisement entre la route de chez Cottet et le chemin des Mousserons
	Martigny	Route de Martigny
	Lossy Place	Croisement entre la route de Martigny et la route de Lossy



	LàV	LàV	LàV					LàV				LàV	
Collège Paul Émile Victor	-	06:10	07:10	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20
Les Rosses	-	06:15	07:15	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25
Lossy Place	-	06:20	07:20	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30
Martigny	-	06:22	07:22	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32
Chez Cottet	-	06:24	07:24	08:34	09:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34
Chez Pallud	-	06:26	07:26	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36
Chez Blondet	05:30	06:30	07:30	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40
Bellevue	05:31	06:31	07:31	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41
Les Eaux-Vives	05:33	06:33	07:33	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43
Chez Piulet	05:35	06:35	07:35	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45
Lucinges Place	05:39	06:39	07:39	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
Cortenzaz	05:41	06:41	07:41	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
Lucinges Bas	05:42	06:42	07:42	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52
Les Chavannes	05:44	06:44	07:44	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54
Alluaz	05:47	06:47	07:47	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
Clos Bailly	05:53	06:53	07:53	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
Bonne Centre	05:56	06:56	07:56	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06
PAE de la Menoge	05:57	06:57	07:57	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07
La Bergue	05:59	06:59	07:59	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09
Collège Paul Émile Victor	06:04	07:04	08:04	09:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14

OBSERVATIONS :

LàV Circule du lundi au vendredi uniquement.

- Non desservi



Uniquement le dimanche et jour férié

TAD))	CHAL	GARE ANNEMASSE VERS HÔPITAL FINDROL			
Correspondances à l'arrêt Gare Annemasse					
Ligne DA dir. Prés-des-Plans		08:41	11:03	14:03	16:03
Ligne DA dir. Gaillard Fossard		08:58	11:04	14:04	16:04
Gare Annemasse		09:00	11:10	14:10	16:10
Hôtel des Impôts		09:08	11:18	14:18	16:18
La Bergue		09:18	11:28	14:28	16:28
Hôpital Findrol		09:30	11:40	14:40	16:40

TAD))	CHAL	HÔPITAL FINDROL VERS GARE ANNEMASSE			
Hôpital Findrol		10:00	12:00	15:00	17:00
La Bergue		10:12	12:12	15:12	17:12
Hôtel des Impôts		10:22	12:22	15:22	17:22
Gare Annemasse		10:30	12:30	15:30	17:30
Correspondances à l'arrêt Gare Annemasse					
Ligne DA dir. Prés-des-Plans		10:33	12:33	15:33	17:34
Ligne DA dir. Gaillard Fossard		10:34	12:34	15:34	17:33





Règlement de service Transport à la Demande

à destination de personne à mobilité réduite (PMR)

Date de prise d'effet : 13 décembre 2021

Table des matières

1.	Définition du service de transport à la demande PMR	1
1.1.	Périmètre desservi.....	1
1.2.	Bénéficiaires	1
1.3.	Accompagnement du voyageur	1
1.3.1.	Accompagnateur obligatoire.....	1
1.3.2.	TAC'Accompagné.....	2
1.3.3.	Accompagnateur non obligatoire.....	2
2.	Accès au service.....	2
2.1.	Dossier de demande d'inscription.....	2
2.2.	Décision d'accès au service	3
2.3.	Appel de la décision.....	3
3.	Fonctionnement du service.....	4
3.1.	Réservation d'un trajet.....	4
3.2.	Horaires et conditions de transport	4
3.3.	Annulation / modification d'un trajet réservé	4
4.	Traitement et protection des données à caractère personnel	5
5.	Quelques règles pour une bonne utilisation du service.....	5
5.1.	A votre montée dans le véhicule.....	6
5.2.	Pendant votre voyage	6
5.3.	Utilisation et contrôle des titres.....	8
6.	Divers.....	8
6.1.	Suggestions / renseignements / réclamations :.....	8
6.2.	Objets trouvés	9



Le transport à la demande à destination de Personne à Mobilité Réduite (PMR) est un service public de transport à la demande organisé par Annemasse Agglo. Il s'agit d'un service de transport collectif au même titre que le réseau urbain TAC et le service de transport à la demande (TAD). Le service de transport à la demande PMR ne se substitue pas aux services d'ambulances ou de transports médicalisés.

Il est réservé aux habitants du territoire de l'agglomération annemassienne en situation de handicap qui sont dans l'impossibilité d'utiliser le réseau de transport urbain TAC.

Les conditions d'accès, d'utilisation et de règles de fonctionnement sont définies dans le présent règlement.

1. Définition du service de transport à la demande PMR

1.1. Périmètre desservi

Le service de Transport à la Demande PMR est assuré au sein des 12 communes de l'agglomération annemassienne (Ambilly, Annemasse, Bonne, Cranves-Sales, Etrembières, Gaillard, Juvigny, Lucinges, Machilly, Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux, Ville-la-Grand). Le seul trajet effectué à l'extérieur du territoire de l'agglomération est à destination du Centre Hospitalier Alpes Léman (CHAL) sur la commune de Contamine-sur-Arve.

1.2. Bénéficiaires

Ce service est réservé aux personnes dans l'incapacité permanente ou temporaire d'utiliser les transports collectifs traditionnels. L'incapacité permanente est définie par la mobilité réduite rédhitoire d'une personne. L'incapacité temporaire est définie par le caractère éphémère de la mobilité réduite, en cas par exemple d'immobilisation via un plâtre. En cas d'incapacité temporaire, l'accès au service ne peut excéder une période de SIX (6) mois.

Ce service est réservé :

- Pour les moins de 60 ans : nécessité d'une reconnaissance du handicap (titulaire d'une carte d'invalidité supérieur ou égal à 80%, carté cécité, carte de priorité pour personnes handicapées ou Carte de Mobilité Inclusion (CMI) portant la mention « invalidité »),
- Pour les plus de 60 ans : nécessité d'être bénéficiaire de l'Allocation Personnalisée de l'Autonomie (APA),
- Aux personnes dans l'incapacité d'utiliser les transports collectifs traditionnels, après une évaluation de la situation médicale et fonctionnelle par les personnes habilitées à instruire les demandes d'inscription,
- Pour les personnes PMR en incapacité temporaire, l'accès est possible après évaluation de la situation médicale et fonctionnelle.

1.3. Accompagnement du voyageur

1.3.1. Accompagnateur obligatoire

La nécessité pour le voyageur d'être accompagné dans ses déplacements est établie lors de l'inscription au service. En ce cas, en l'absence d'un accompagnateur, le bénéficiaire ne pourra être pris en charge.

Outre la mention « Besoin d'accompagnement » inscrite sur la carte CMI (ou équivalent), cette nécessité d'être accompagné peut être mentionnée par le médecin traitant dans le bilan fonctionnel.



L'accompagnateur obligatoire voyage alors gratuitement dans le véhicule de transport à la demande PMR. Sa présence doit être mentionnée lors de la réservation.

Le retour de l'accompagnateur, sans la présence du bénéficiaire, n'est pas assuré par le service.

1.3.2. TAC'Accompagné

TAC'Accompagné s'adresse aux accompagnants des personnes n'ayant pas de carte CMI portant la mention « Besoin d'accompagnement » (ou équivalent), et qui sont à même de voyager sur les lignes régulières TAC ou sur les lignes de transport à la demande en présence d'un accompagnateur. A travers ce dispositif, TAC accorde la gratuité à l'accompagnateur et la carte TAC'Accompagné fait office de titre de transport pour l'accompagnateur. TAC'Accompagné ne prend en charge qu'UN (1) seul accompagnateur par trajet.

La carte TAC'Accompagné est établie au nom et au prénom du bénéficiaire. L'accompagnateur n'est pas désigné nommément mais doit être valide et apte à assister le bénéficiaire avant, pendant et après son transport. Cet accompagnateur doit être présenté au conducteur lors de la montée dans le véhicule.

La demande de la carte TAC'Accompagné s'effectue par un dossier de demande détaillé au 2.1 du présent règlement.

1.3.3. Accompagnateur non obligatoire

Le voyageur doit impérativement informer le service de transport à la demande PMR de la présence d'un accompagnateur non obligatoire, lorsqu'il procède à sa réservation. La présence d'un accompagnateur non obligatoire est soumise à une condition de disponibilité de place.

La priorité est donnée aux bénéficiaires du service de transport à la demande PMR. L'accompagnateur non obligatoire doit être muni de son propre titre de transport. Le retour de l'accompagnateur sans la présence du bénéficiaire n'est pas assuré par le service.

2. Accès au service

2.1. Dossier de demande d'inscription

Le dossier d'inscription est disponible :

- Sur le site internet <https://www.tac-mobilites.fr>
 - Onglet « Mobilité sur le territoire », rubrique : Transport à la demande.
- A la Maison de la Mobilité et du Tourisme, située Esplanade François Mitterrand, 74 100 Annemasse.

Il est composé :

- D'une fiche de renseignements.
- D'un bilan médical et fonctionnel d'autonomie : ce document est à remplir par le médecin traitant. Il doit être mis sous enveloppe cachetée à l'attention du service Transport à la Demande PMR. Ce document pourra être consulté uniquement par le personnel du service habilité à instruire les demandes d'inscription.
- D'une photo d'identité du bénéficiaire (lors d'une demande de carte TAC'Accompagné).

Selon la situation du demandeur, les documents suivants doivent être joints au dossier :

- Copie de la carte mobilité inclusion invalidité (CMI) priorité ou leurs équivalents.



- Copie de la dernière notification PCH (prestation compensatoire du handicap), AAH (allocation adulte handicapé) et/ou MVA (majoration pour la vie autonome).
- Copie de la dernière notification APA (allocation personnalisée d'autonomie) ou le récépissé de la demande.

L'ensemble de ces pièces est à adresser par courrier à TP2A, Service Transport à la Demande PMR, 6 rue des Biches, 74 100 Ville-la-Grand.

2.2. Décision d'accès au service

La décision d'accès au service de transport à la demande PMR est prononcée par le délégataire du service de transport à la demande.

L'accès au service de transport à la demande PMR est automatique pour les personnes en possession d'une carte mobilité inclusion (CMI) portant la mention « invalidité » (ou son équivalent).

Toutes les autres situations requièrent l'avis du service de transports à la demande PMR, donnant lieu à une décision.

Deux possibilités de décision peuvent être formulées :

1. La demande d'accès au service est acceptée :

Le demandeur reçoit un courrier de confirmation qui précise :

- La nécessité d'être accompagné ou non lors des trajets, et le cas échéant la carte TAC'Accompagné,
- La durée pour laquelle il peut bénéficier du service suivant la demande : permanente ou temporaire.

Dès réception de ce courrier il peut réserver ses trajets, sous conditions de tarification en vigueur. Cette acceptation ne peut dépasser une durée de CINQ (5) ans dans le cadre d'incapacité permanente et SIX (6) mois en cas d'incapacité temporaire. A l'issue de ces périodes, le bénéficiaire doit renouveler sa demande.

2. La demande d'accès au service est refusée :

Le demandeur est prévenu par courrier postal du refus de sa demande.

Il est considéré que le demandeur est à même de voyager seul sur les lignes régulières TAC ou les lignes de transport à la demande.

Le demandeur peut bénéficier, s'il le souhaite et sur rendez-vous, d'un conseil personnalisé avec un conseiller en mobilité pour utiliser le réseau régulier TAC.

2.3. Appel de la décision

En cas de contestation de la décision rendue, le demandeur peut, dans un délai de DEUX (2) mois, saisir le personnel du service de transport à la demande PMR. Le service statuera alors en dernier recours sur l'accès ou non du demandeur au service transport à la demande PMR ou TAC'Accompagné, et ce dans un délai de DEUX (2) mois à compter de sa saisine.



3. Fonctionnement du service

3.1. Réservation d'un trajet

La réservation d'un trajet se fait, **la veille**, par téléphone au 0 800 00 19 53 du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 (appel gratuit depuis les téléphones fixes et mobiles).

Les trajets pour les samedis, les lundis et les mardis en cas de lundis fériés doivent se réserver le vendredi avant 17h00. Si le vendredi est férié les trajets sont alors à anticiper le jeudi, toujours avant 17h00.

Lors de la réservation, les renseignements suivants doivent être communiqués :

- Nom et prénom.
- Adresse de départ.
- Adresse d'arrivée.
- Jour(s) et horaire(s) souhaités.
- Eventuelles conditions de transport spécifiques : fauteuil roulant usuel ou non usuel, accompagnateur obligatoire ou non obligatoire, etc...

Que l'accompagnateur soit obligatoire ou non sa présence doit systématiquement être précisée lors de la réservation.

Attention : le lieu de destination ne peut en aucun cas être modifié au cours du trajet.

La réservation peut être anticipée jusqu'à UN (1) mois avant la date souhaitée.

3.2. Horaires et conditions de transport

Le service fonctionne du lundi au vendredi de 5h30 à 18h30 et le samedi de 8h30 à 12h30 puis de 13h30 à 18h00.

Il ne fonctionne pas le dimanche et les jours fériés.

Conditions :

- Les déplacements sont limités à 2 trajets quotidiens, soit 1 aller et 1 retour, y compris en correspondance.
- Afin de permettre à un maximum de voyageurs d'utiliser le service (groupage), au moment de la réservation un horaire théorique est convenu, l'horaire définitif sera communiqué par SMS 24h avant le voyage (sur ligne mobile ou fixe¹). Une marge de tolérance pourra être appliquée à l'horaire théorique :
 - -10 ; +10 minutes.

3.3. Annulation / modification d'un trajet réservé

A l'initiative du service de transport à la demande PMR : pour des raisons d'organisation ou en cas de force majeure (intempéries exceptionnelles par exemple), des modifications d'horaires ou des annulations de course(s) pourront avoir lieu. En cas de modification ou d'annulation, le voyageur sera prévenu au mieux la veille du trajet réservé et au plus tard deux heures avant l'horaire théorique du trajet par téléphone, courriel ou SMS.

¹ Pour l'envoi de SMS sur ligne fixe, le voyageur doit activer ce service auprès de son opérateur.

A l'initiative du voyageur : en cas d'annulation ou de modification de parcours, il est impératif de prévenir le service le plus tôt possible. En toute circonstance, le service devra être prévenu au plus tard 2 heures avant l'heure de départ prévu, pendant les horaires d'ouverture de la centrale. En dehors des ouvertures pour des courses comprises entre 5h30 et 10h00, les annulations doivent être signalées la veille avant 17h00. Toute annulation effectuée en dehors de ses critères sera considérée comme une annulation tardive. Tout déplacement où les bénéficiaires ne sont pas présents aux arrêts à l'heure convenue sera considéré comme un déplacement inutile.

Les annulations tardives et les déplacements inutiles liés à l'absence du passager peuvent donner lieu à des restrictions d'accès au service.

Il est demandé au voyageur d'être présent à l'arrêt CINQ (5) minutes avant l'heure définitive qui lui a été confirmée par SMS 24 heures avant le déplacement. Au-delà de 5 minutes de retard du voyageur, la prise en charge pourra ne pas être assurée. Des retards répétés du voyageur feront l'objet d'une mise en garde de la part de l'exploitant et pourra aboutir à la suspension du service :

Type d'infraction	Sanction et avertissement associés
2 annulations tardives ou déplacements inutiles dans un mois	SMS /e-mail ou courrier de rappel
En cas de récurrence de 2 annulations tardives ou 2 déplacements inutiles	Radiation du service pendant 1 mois

4. Traitement et protection des données à caractère personnel

En cas de modification de coordonnées (numéro de téléphone, adresse postale, adresse électronique), l'utilisateur doit impérativement en informer le service de transport à la demande PMR par appel téléphonique au 0 800 00 19 53 ou par voie postale à la TP2A, Service Transport à la Demande PMR, 6 rue des Biches, 74 100 Ville-la-Grand.

L'ensemble des dispositions propres au traitement et à la protection des données à caractère personnel est disponible dans un document spécifique à l'attention des utilisateurs des services exploités par TAC et consultable sur le site internet www.tac-mobilites.fr en pied de page, onglet « Politique de confidentialité ».

Conformément à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n°2004-801 du 6 août 2004, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, toute personne bénéficie d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition au traitement des données à caractère personnel le concernant en adressant un courrier postal à TAC, Maison de la Mobilité et du Tourisme, Esplanade François Mitterrand, 74 100 Annemasse.

5. Quelques règles pour une bonne utilisation du service

Dans le véhicule, le conducteur vous accueille et veille à votre confort et à votre sécurité. À l'arrêt, n'hésitez pas à lui faire part de vos questions. À tout moment, merci de suivre les consignes qu'il peut être amené à vous transmettre.

Les gestes barrières en cas de crise sanitaire sont obligatoires pour les voyageurs et leurs accompagnateurs. Le non-port du masque est toléré uniquement sur présentation systématique du certificat médical mentionnant cette obligation pour le bénéficiaire.



Tout comportement insultant ou dégradant d'un voyageur à l'encontre d'un personnel TAC pourra entraîner son exclusion de manière ponctuelle ou définitive. Cette exclusion sera notifiée par courrier recommandé et sera effective à compter de la première présentation du courrier.

5.1. A votre montée dans le véhicule

Une fois la réservation effectuée, le client se présente à l'adresse indiquée 5 minutes avant l'heure prévue d'arrivée du véhicule. À l'arrivée du véhicule, conformément aux tarifications en vigueur, le titre de transport doit être validé, présenté ou acheté auprès du conducteur (ticket unitaire uniquement). Le conducteur demande le nom du client afin de s'assurer que le trajet a bien été réservé. Le transport se fait de trottoir à trottoir : le conducteur attend dans la rue à l'adresse indiquée lors de la réservation, la prise en charge se fait sur le trottoir.

Les conducteurs assistent les voyageurs lors de la montée et la descente du véhicule ainsi que lors de leur installation à bord. Toutefois, les conducteurs se réservent le droit de refuser des manipulations qu'ils jugeraient dangereuses pour les clients ou pour eux-mêmes. Et si les conditions spécifiques de transport mentionnées dans le dossier de demande ne sont pas respectées. Le travail des conducteurs ne peut en aucun cas se substituer aux prestations qui sont du ressort des personnels spécialisés (ambulanciers, infirmiers, éducateurs, aide à domicile...).

S'agissant d'un service de transport uniquement, il n'est pas envisageable que le conducteur accompagne le client dans ses démarches et achats.

Le personnel habilité du transport à la demande PMR est informé de tout dysfonctionnement que pourraient engendrer les éventuels comportements abusifs. En cas de non-respect du présent règlement, par un voyageur, le service peut être amenée à :

- modifier les conditions d'accès au service en exigeant qu'un accompagnateur soit présent aux côtés de l'utilisateur,
- suspendre de façon provisoire ou définitive son accès au service.

5.2. Pendant votre voyage

Consignes de sécurité :

Conformément au décret du 9 juillet 2003, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire dès lors que les sièges en sont pourvus. Les voyageurs doivent obligatoirement attacher leur ceinture de sécurité. Le chauffeur peut refuser de démarrer si un passager n'a pas attaché correctement sa ceinture. En cas de non-respect et de verbalisation des forces de l'ordre, le procès-verbal sera établi au nom de l'utilisateur. Cette obligation s'applique à tous, sauf pour les personnes ayant un certificat médical, mentionnant la durée de validité de l'autorisation.

Pour des raisons de sécurité, il est demandé aux voyageurs d'éviter de parler au conducteur sans nécessité absolue pendant le trajet.

Bagages, colis dangereux :

L'ensemble des règles en vigueur sur le Réseau TAC est applicable lors des trajets de transport à la demande PMR. Seuls les paquets peu volumineux (inférieur à 0,45 m de côté) et susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêne pour les voisins sont autorisés à bord des véhicules. Les bagages sont autorisés dans la limite de 30 kg à condition de ne pas dépasser la taille de son propriétaire. En cas de transport de poussette, le voyageur est tenu d'en informer le service de réservation lors de son appel. Ces objets sont placés sous l'entière responsabilité de leur propriétaire.



En aucun cas TAC ne pourra être tenu pour responsable des dégâts ou dommages causés à ou par ces colis ou bagages en cas d'accident. Le propriétaire des colis ou bagages sera rendu responsable des dommages que ces objets pourraient occasionner.

Il est interdit de pénétrer dans un transport à la demande ou infrastructures associées, en possession de matières dangereuses, à savoir inflammables, toxiques ou explosives. Les denrées alimentaires doivent être transportées dans des conditions évitant tout risque de dégradation et salissure des véhicules. Les aliments et les boissons (hors de leur emballage) sont interdits à bord des véhicules. En cas de forte chaleur ou d'avis médical il est autorisé de boire de l'eau.

Les agents TAC pourront refuser l'admission à toute personne portant des objets susceptibles de constituer une gêne ou un risque d'accident pour les autres voyageurs en raison de leur nature, volume, odeur ou bien du nombre de voyageurs déjà présents dans le véhicule.

Animaux :

L'ensemble des règles en vigueur sur le Réseau TAC est applicable lors des trajets de transport à la demande PMR.

Seuls les animaux de petite taille, sont admis gracieusement, tels que les chiens, chats, oiseaux, etc., sont admis à bord des véhicules, à condition d'être transportés sur les genoux dans des paniers convenablement fermés, ou dans des cages suffisamment enveloppées. Ils ne doivent pas salir ou incommoder les voyageurs. La plus grande dimension de ces paniers ou cages ne doit pas dépasser 0,45m de côté. Le porteur de l'animal doit tenir le panier ou la cage sur les genoux, s'il occupe une place assise et demeure entièrement responsable de son animal.

Les chiens de plus grande taille doivent être tenus en laisse, muselés, et sont quant à eux, munis d'un titre unitaire de transport, sans titre de transport le propriétaire du chien peut être verbalisé au même titre qu'un voyageur non muni de titre de transport.

Les chiens guides d'aveugles qui accompagnent les personnes titulaires d'une carte mobilité inclusion avec mention « besoin d'accompagnement cécité » (ou équivalent) voyagent gratuitement. La présentation de cette carte peut être requise par les agents TAC.

TAC ne peut en aucun cas être tenu responsable des conséquences des accidents dont la cause proviendrait des animaux. Le propriétaire de l'animal demeure en revanche responsable des dégâts nés de la présence de l'animal à bord d'un véhicule.

Comportement des voyageurs :

Pour le confort et la sécurité de tous, Il est demandé aux voyageurs :

- De tenir compte des annonces, avertissements ou injonctions du personnel.
- D'observer les règles d'hygiène élémentaire.

Tout accident corporel survenu à un voyageur à l'occasion de son transport dans les véhicules, à sa montée ou descente dans les véhicules, devra immédiatement être signalé au conducteur du véhicule. Aucune demande ultérieure ne sera admise.

Par respect pour les autres voyageurs, il est interdit :

- De monter en état d'ivresse dans un véhicule.
- De monter dans une tenue susceptible d'incommoder les autres voyageurs.
- De troubler l'ordre et la tranquillité dans les véhicules.
- De quêter, distribuer ou vendre quoi que ce soit dans un véhicule.
- De fumer ou vapoter à bord des véhicules.



Pour le bon fonctionnement et l'agrément du service, il est interdit :

- De souiller ou dégrader le matériel, quel qu'il soit, mis à la disposition des voyageurs (pancartes, affiches, sièges, valideurs, etc.).
- De se servir d'un matériel quelconque réservé au personnel.
- De tracer toute inscription ou graffiti sur le matériel ou d'apposer des affiches.

Le non-respect des prescriptions mentionnées ci-dessus sera sanctionné par l'établissement d'un procès-verbal.

5.3. Utilisation et contrôle des titres

Conformément à la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2015, la tarification du service de transport à la demande PMR est la même que pour tous les autres services de transport en commun urbain TAC. Aussi, l'ensemble des tarifs (qu'ils concernent des abonnements ou des tickets) sont applicables aux déplacements effectués à bord d'un véhicule de transport à la demande PMR. Cette disposition s'applique à tous les profils de voyageurs (plein tarif, tarif réduit, tarification solidaire).

A bord des véhicules seuls les tickets unitaires sont proposés à la vente et les billets de plus de 20 € ne seront pas acceptés. Seuls les paiements en euros et en liquide sont acceptés.

L'ensemble des règles en vigueur sur le Réseau TAC est applicable lors des trajets de transport à la demande PMR.

Accompagnateur obligatoire :

Seule la personne bénéficiaire du service de transport à la demande PMR, doit s'acquitter de son titre de transport, l'accompagnateur voyage gratuitement. En cas de chien guide, ce dernier doit être mentionné sur la fiche de renseignement du dossier de demande.

Accompagnateur non obligatoire :

Le bénéficiaire et l'accompagnateur doivent tous deux s'acquitter de leur titre de transport.

Les voyageurs munis d'un titre Lemman Pass zones 210 + 10 en cours de validité sont autorisés à voyager à bord des véhicules. Les porteurs de carte Swiss Pass (intégrant la zone 210), étant dans l'incapacité de valider leur carte sur les équipements de validation présents à bord des véhicules, doivent systématiquement présenter leur Swiss Pass au conducteur lors de leur montée dans un véhicule ainsi qu'à toute réquisition du personnel de l'exploitant lors d'une opération de contrôle.

6. Divers

6.1. Suggestions / renseignements / réclamations :

Les différentes demandes peuvent être adressées :

- Par courrier : TP2A - Service Transport à la demande PMR, 6 rue des Biches, 74 100 Ville-la-Grand.
- Par téléphone au 0 800 00 19 53 du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 (appel gratuit depuis les téléphones fixes et mobiles).
- Par internet sur le site www.tac-mobiltes.fr onglet « Nous contacter ».
- En se présentant à la Maison de la Mobilité et du Tourisme, Esplanade François Mitterrand, 74 100 Annemasse.



6.2. Objets trouvés

TAC ne peut, en aucun cas, être tenu pour responsable des objets et autres biens qui pourraient être perdus, volés ou détériorés au sein de ses véhicules ou bâtiments. Par ailleurs, TAC peut procéder à la destruction immédiate des objets abandonnés ou laissés sans surveillance et qui pourraient représenter un quelconque danger, dont denrées alimentaires.

Toute demande relative aux objets trouvés doit être enregistrée via le site internet :

www.tac-mobilites.fr rubrique objets trouvés.

Les documents d'identité sont conservés 15 jours avant d'être transmis à l'autorité ayant délivré le titre. Les autres objets sont conservés 3 mois. Pour toute restitution, les ayants droit devront justifier de leur identité et un document de restitution d'objet perdu.

La restitution des objets perdus s'effectue à la Maison de la Mobilité et du Tourisme, Esplanade François Mitterrand, 74 100 ANNEMASSE.



Annexe 18 Indicateurs de Qualité de Service

1.1. Introduction

Ce référentiel a pour objectif la description de chaque indicateur de qualité de service inscrit au contrat liant Annemasse Les Voirons Agglomération et TP2A servant ainsi de référentiel à la mise en œuvre de la qualité de service opérée sur le réseau.

La qualité de service est mesurée selon différentes méthodes en tenant compte d'un plan de sondage.

Les exigences et seuils définis dans ce document s'applique de façon identique à TP2A et aux services sous-traités.

1.2. Synthèse rémunération à l'intéressement

Indicateur de performance % intéressement	Famille d'indicateurs	% intéressement de la famille de l'indicateur mesuré	Indicateurs mesurés	% intéressement de l'indicateur mesuré
IP1 Exploitation des services de transports collectifs 25%	IP 1-1 Efficacité du service	15%	IP1-1a Disponibilité du service	5%
			IP1-1b Ponctualité / régularité bus (yc services à vocation scolaire)	4%
			IP1-1c Réalisation du service TAD - Proxi	2%
			IP1-1d Réalisation du service TPMR - Handi	2%
			IP1-1e Engagement taux de refus Proxi'TAC	1%
			IP1-1f Engagement taux de refus Handi'TAC	1%
	IP 1-2 Qualité de conduite	5%	IP1-2a Qualité de la conduite	2%
			IP1-2b Adaptation de la vitesse	1%
			IP1-2c Alignement au trottoir	1%
			IP1-2d Montée / descente du bus	1%
	IP1-3 Sécurité	3%	IP1-3a Sécurité routière	2%
			IP1-3b Sécurité des voyageurs	1%
	IP1-4 Sûreté	2%	IP1-4a Fraude perçue	/
			IP1-4b Taux de contrôle	2%

Indicateur de performance % intéressement	Famille d'indicateurs	% intéressement de la famille de l'indicateur mesuré	Indicateurs mesurés	% intéressement de l'indicateur mesuré
IP2 Entretien des biens 25%	IP2-1 Etat et propreté des véhicules	10%	IP2-1a	2,50%
			Propreté :	
			- De l'intérieur des véhicules	
			- De l'extérieur des véhicules	2,50%
			IP2-1b	2,50%
			Etat :	
	- De l'intérieur des véhicules			
	- De l'extérieur des véhicules	2,50%		
	IP2-2 Disponibilité des équipements	8%	IP2-2a	2%
			Etat de fonctionnement	
			- Des valideurs,	2%
			- Des équipements embarqués intérieurs	
			- Des équipements embarqués extérieurs	
	- Des DATT	2%		
	IP2-3 Propreté et état de la Maison de la Mobilité	4%	IP2-3a	2%
			Propreté intérieure de la MMT	
IP2-3b			2%	
Etat intérieur de la MMT				
IP2-4 Propreté et état des arrêts	3%	IP2-4a	2%	
		Propreté des arrêts		
		IP2-4b	1%	
		Etat des arrêts		

Indicateur de performance	Famille d'indicateurs	% intéressement de la famille de l'indicateur mesuré	Indicateurs mesurés	% intéressement de l'indicateur mesuré	
IP3 Relation clientèle 25%	IP3-1 Information à bord des véhicules	5%	IP3-1a Information embarquée statique à bord des véhicules	2%	
			IP3-1b Information embarquée dynamique à bord des véhicules	2%	
			IP3-1c Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue		1%
			IP3-2 Information digitale	5%	IP3-2a Disponibilité de l'information sur le site Internet et sur l'application TAC	3%
	IP3-2b Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue	2%			
	IP3-3 Information aux points d'arrêt	5%			IP3-3a Disponibilité de l'information statique aux points d'arrêt	2%
			IP3-3b Disponibilité de l'information dynamique aux points d'arrêt équipés de BIV	2%	
			IP3-3c Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue	1%	
	IP3-4 Information à la Maison de la Mobilité	3%	IP3-4a Disponibilité de l'information à la Maison de la Mobilité	2%	
			IP3-4b Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue	1%	
	IP3-5 Comportement commercial	5%	IP3-5a Comportement commercial du conducteur ou du personnel de l'exploitant à bord des véhicules	2%	
			IP3-5b Qualité de l'accueil téléphonique pour les services de l'agence bus et les services sur réservation (TAD / TPMR)	2%	
			IP3-5c Suivi des réclamations écrites	1%	
	IP3-6 Notoriété & visibilité	2%	IP3-6a Satisfaction	1%	
			IP3-6b Recommandation	1%	

Indicateur de performance % intéressement	Famille d'indicateurs	% intéressement de la famille de l'indicateur mesuré	Indicateurs mesurés	% intéressement de l'indicateur mesuré
IP4 Exploitation des services complémentaires de mobilité 25%	IP4-1 Comportement commercial	11%	IP4-1a Qualité de l'accueil à la Maison de la Mobilité	6%
			IP4-1b Qualité de l'accueil à la vélostation et aux P+R	5%
	IP4-2 Qualité et entretien des matériels	10%	IP4-2a Vélos classiques	5%
			IP4-2b Matériel à assistance électrique	5%
	IP4-3 P+R	2%	IP4-3a Disponibilité des équipements du P+R <i>(Indicateur effectif seulement à partir de la mise en service des P+R)</i>	1%
			IP4-3b Etat de propreté des P+R <i>(Indicateur effectif seulement à partir de la mise en service des P+R)</i>	1%
			IP4-4 Propreté et état des consignes à vélos	2%
	IP4-4 Propreté et état des consignes à vélos	2%	IP4-4a Propreté des consignes et casiers à vélos	1%
			IP4-2b Etat des consignes et casiers à vélos	1%

1.3. Types de mesures

Des enquête client mystère :

- IP1-2a : Qualité de la conduite
- IP1-1b : Adaptation de la vitesse
- IP1-2c : Alignement au trottoir
- IP1-2d : Montée / descente du bus
- IP2-1a : Propreté de l'intérieur et de l'extérieur des véhicules
- IP2-1b : Etat de l'intérieur et de l'extérieur des véhicules
- IP2-2 : Etat de fonctionnement des valideurs, équipements embarqués et DATT
- IP2-3a : Propreté de la Maison de la Mobilité
- IP2-3b : Etat de la Maison de la Mobilité
- IP2-4a : Propreté des arrêts
- IP2-4b : Etat des arrêts
- IP3-1a : Information embarquée statique à bord des véhicules
- IP3-1b : Information embarquée dynamique à bord des véhicules
- IP3-1c : Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue
- IP3-2a : Disponibilité de l'information sur le site internet et sur l'application TAC
- IP3-2b : Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue
- IP3-3a : Disponibilité de l'information statique aux points d'arrêt

- IP3-3b : Disponibilité de l'information dynamique aux points d'arrêt équipés de BIV
- IP3-3c: Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue
- IP3-4a : Disponibilité de l'information à la Maison de la Mobilité
- IP3-4b : Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue
- IP3-5a : Comportement commercial du conducteur ou du personnel d'exploitation à bord des véhicules
- IP3-5b : Qualité de l'accueil téléphonique pour les services de l'agence bus et les services TAD / TPMR
- IP3-5c : Suivi des réclamations écrites

Du reporting :

- IP1-1a : Disponibilité du service
- IP1-1b : Ponctualité / régularité bus (yc services à vocation scolaire)
- IP1-1c : Réalisation du service TAD – Proxi
- IP1-1d : Réalisation du service TPMR – Handi
- IP1-1e : Engagement taux de refus Proxi'TAC
- IP1-1f : Engagement taux de refus Handi'TAC
- IP1-3a : Sécurité routière
- IP1-3b : Sécurité des voyageurs
- IP1-4a : Fraude perçue
- IP1-4b : Taux de contrôle
- IP2-2 : Etat de fonctionnement des valideurs, équipements embarqués et DATT
- IP3-5c : Suivi des réclamations écrites
- IP4-1a : Qualité de l'accueil à la Maison de la Mobilité
- IP4-1b : Qualité de l'accueil à la vélostation et aux P+R
- IP4-2a Vélos classiques
- IP4-2b : Matériel à assistance électrique
- IP4-3a : Disponibilité des équipements P+R
- IP4-3b : Etat de propreté des P+R
- IP4-4a : Propreté des consignes et casiers à vélos
- IP4-4b : Etat des consignes et casiers à vélos

Des enquêtes

- IP3-6a : Satisfaction client
- IP3-6b : Recommandation

Pour chaque indicateur, un nombre de mesures est défini. Afin de garantir le mode de calcul dans le temps :

- Si le nombre de mesures réalisées sur la période est inférieur au nombre de mesure défini sur la période alors l'indicateur sera réputé conforme et obtiendra 100%.
- Si le nombre de mesures réalisées sur la période est supérieur au nombre de mesure défini sur la période alors l'indicateur sera réputé conforme et obtiendra 100%.
- Si des mesures sur un indicateurs sont neutralisées par Annemasse Agglomération alors celles-ci seront considérées « conformes » et seront comptabilisées comme tel dans le mode de calcul.

Annuellement, la moyenne des 4 trimestres pour chacune des 4 indicateurs de performance est réalisée. Les % associés détermineront le montant de l'intéressement à la performance qui sera versé, calculé sur la base de 2% du forfait de charge.

1.4. IP1 Exploitation des services de transports collectifs

1.4.1. Indicateur : IP1-1 Efficacité du service

1.4.1.1. IP1-1a Disponibilité du service

1.4.1.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Le nombre de courses entièrement réalisées est égal à 99,5% de l'offre programmée.

Données issues de la main courante de TP2A, avec possibilité de contrôle par l'Autorité Organisatrice avec les rapports BEX du trimestre

Responsable de la production de la donnée : délégataire dans le rapport trimestriel (+ contrôle aléatoire ou en temps réel de l'Autorité Organisatrice et fourniture d'un fichier détail mensuel par TP2A : courses non réalisées et nombre de courses théoriques).

Conformité	Situation inacceptable
Nombre de courses réalisées intégralement - 99,5% de l'offre programmée	Pénalité : 1 000€ par occurrence pour une non-réalisation d'une course sans information transmise aux voyageurs

1.4.1.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2029	$x \geq 99,5 \%$	$99,5\% > x \geq 94,5\%$	$94,5\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	5%	2,5%	0%

1.4.1.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Toutes les courses sont concernées.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{courses intégralement réalisées du trimestre}}{\text{nombre de courses prévues du trimestre}}$$

1.4.1.1.4. Principe de la mesure

Données transmises dans le tableau de bord trimestriel.

La méthode est de type « reporting » issue des données SAE + contrôle aléatoire ou en temps réel de l'Autorité Organisatrice.

Le cas échéant, données issues des déclarations du délégataire à partir de sa main courante ou de celle des sous-traitants.

Le Délégataire déduira, en les justifiant, les courses non réalisées pour des raisons extérieures à sa responsabilité.

1.4.1.2. IP1-1b Ponctualité / régularité bus (yc services à vocation scolaire)

1.4.1.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Le respect des horaires de départ du terminus et des arrêts, hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation.

Conformité	Situation inacceptable
Départ des arrêts : <ul style="list-style-type: none">- H-2min et ≤ H+ 5 min par rapport à l'horaire théorique (hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation)	Départ en avance ou en retard du point des points d'arrêts prédéterminés ou terminus par rapport à la plage Pénalité : 500€ par occurrence pour : <ul style="list-style-type: none">- un départ en avance de plus de 2 min à un point d'arrêt- un retard de plus de 10 min non justifié à un point d'arrêt du fait du délégataire
Départ du terminus : <ul style="list-style-type: none">- H et ≤ H+ 3 min	

1.4.1.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2024	$x \geq 86 \%$	$86\% > x \geq 81\%$	$81\% > x$
2025-2026	$x \geq 87 \%$	$87\% > x \geq 82\%$	$82\% > x$
2027-2029	$x \geq 88 \%$	$88\% > x \geq 83\%$	$83\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	4%	2%	0%

Données issues du SAEIV.

Le cas échéant, données issues des déclarations du délégataire à partir de sa main courante ou de celle des sous-traitants.

Responsable de la production de la donnée : délégataire (+ contrôle aléatoire ou en temps réel de l'Autorité Organisatrice).

Le Délégataire déduira, en les justifiant, les courses en retard (avec justification) pour des raisons extérieures à sa responsabilité (travaux, événements climatiques, événements exceptionnels...).

Les pénalités ne s'appliqueront pas dans le cadre de ces événements exceptionnels ou travaux.

1.4.1.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Toutes les lignes et les arrêts sont concernés.

1.4.1.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « reporting » issue des données SAE.

Données transmises dans le tableau de bord trimestriel : fourniture des données détaillées (heures théoriques/heures réelles de passage)

1.4.1.3. IP1-1c Réalisation du service TAD- Proxi

1.4.1.3.1. Service de référence et situations inacceptables

Le respect des horaires hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation.

Conformité	Situation inacceptable
TAD : Départ des arrêts : <ul style="list-style-type: none">- H-2min et ≤ H+ 5 min par rapport à l'horaire théorique (hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation)	Départ en avance ou en retard du point des points d'arrêts prédéterminés ou terminus par rapport à la plage Pénalité : 500€ par occurrence pour : <ul style="list-style-type: none">- passage en avance (tolérance de 2 minute)- retard supérieur à 15 min du fait du délégataire

1.4.1.3.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 90 \%$	$90\% > x \geq 85\%$	$88\% > x$
2026-2029	$x \geq 92 \%$	$92\% > x \geq 87\%$	$87\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

Données issues du logiciel de réservation TAD.

Responsable de la production de la donnée : délégataire (+ contrôle aléatoire ou en temps réel de l'Autorité Organisatrice).

Le Délégataire déduira, en les justifiant, les courses en retard (avec justification) pour des raisons extérieures à sa responsabilité (travaux, événements climatiques, événements exceptionnels...). Les pénalités ne s'appliqueront pas dans le cadre de ces événements exceptionnels ou travaux.

1.4.1.3.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Toutes les lignes et les arrêts sont concernés.

1.4.1.3.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « reporting » issue des données SAE.

Données transmises dans le tableau de bord trimestriel : fourniture des données détaillées (heures théoriques/heures réelles de passage)

1.4.1.4. IP1-1d Réalisation du service TPMR - Handi

1.4.1.4.1. Service de référence et situations inacceptables

Le respect des horaires hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation.

Conformité	Situation inacceptable
TPMR : Départ des arrêts : ≥ H -10min et ≤ H+ 10 min par rapport à l'horaire théorique (hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation)	Départ en avance ou en retard du point des points d'arrêts prédéterminés ou terminus par rapport à la plage

1.4.1.4.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	x ≥ 95 %	91,5% > x ≥ 87,5%	87,5% > x
2026-2029	x ≥ 96 %	92% > x ≥ 88%	88% > x
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

Données issues du logiciel de réservation TAD.

Responsable de la production de la donnée : délégué (+ contrôle aléatoire ou en temps réel de l'Autorité Organisatrice).

Le Délégué déduira, en les justifiant, les courses en retard (avec justification) pour des raisons extérieures à sa responsabilité (travaux, événements climatiques, événements exceptionnels...). Les pénalités ne s'appliqueront pas dans le cadre de ces événements exceptionnels ou travaux.

1.4.1.4.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Toutes les lignes et les arrêts sont concernés.

1.4.1.4.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « reporting » issue des données SAE.

Données transmises dans le tableau de bord trimestriel : fourniture des données détaillées (heures théoriques/heures réelles de passage)

1.4.1.5. IP1-1e Engagement taux de refus Proxi'TAC

1.4.1.5.1. Service de référence et situations inacceptables

Conformité	Situation inacceptable
Taux de refus Proxi'TAC définis ci-dessous	/

1.4.1.5.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$2,5\% \geq x$	$3\% \geq x > 2,5\%$	$x > 3\%$
2026-2029	$2,3\% \geq x$	$2,8\% \geq x > 2,3\%$	$x > 2,8\%$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.4.1.5.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Toutes les prestations sont concernées.

1.4.1.5.4. Principe de la mesure

Contrôles à partir des données issues des logiciels de la Centrale de réservation TAD/TPMR.

1.4.1.6. IP1-1f Engagement taux de refus Handi'TAC

1.4.1.6.1. Service de référence et situations inacceptables

Conformité	Situation inacceptable
Taux de refus Handi'TAC définis ci-dessous	/

1.4.1.6.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$1,5\% \geq x$	$2\% \geq x > 1,5\%$	$x > 2\%$
2026-2029	$1,3\% \geq x$	$1,8\% \geq x > 1,3\%$	$x > 1,8\%$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.4.1.6.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Toutes les prestations sont concernées.

1.4.1.6.4. Principe de la mesure

Contrôles à partir des données issues des logiciels de la Centrale de réservation TAD/TPMR.

1.4.2. Indicateur : IP1-2 Qualité de conduite

1.4.2.1. IP1-2a Qualité de la conduite

1.4.2.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Conformité	Situation inacceptable
Conduite sans : <ul style="list-style-type: none">- Téléphone ou radio téléphone en main pendant la conduite- Radio allumée	

1.4.2.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Années	Niveaux d'exigence	Seuil de tolérance	Seuil d'inacceptabilité
2023	x ≥ 90 %	90% > x ≥ 88%	88% > x
2024	x ≥ 95 %	95% > x ≥ 90%	90% > x
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.4.2.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Sont évalués mensuellement :

- 10 bus différents de ligne régulière sur un parcours comprenant 5 arrêts
- 1 véhicule Proxi'Tac
- 1 véhicule Handi'Tac

Pour chaque bus évalué, les 2 items du service de référence ci-dessus sont mesurés.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{72 \text{ (12 véhicules différents } \times \text{ 2 items } \times \text{ 3 mois)}}$$

1.4.2.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ».

1.4.2.2. IP1-2b Adaptation de la vitesse

1.4.2.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Respecte et anticipe la vitesse en fonction de l'environnement.

Conformité	Situation inacceptable
Adaptation de la vitesse (50%) <ul style="list-style-type: none"> - Allure adaptée au profil et à l'environnement de la ligne : sorties d'école, passage piétons, passage à niveau... - Accélère, freine et change de direction en tenant compte des personnes qui sont dans le véhicule, anticipe dans sa conduite les feux rouges, stop ou obstacles sur la route. 	-5% si l'ensemble du parcours est effectué à une allure vive, sans tenir compte des passagers et avec des passagers secoués Pénalité : 1 000€ par occurrence Arrêt brusque avec chute de voyageurs sans raison de sécurité
Qualité d'accostage (50%) <ul style="list-style-type: none"> - Approche aux arrêts à allure réduite (50%) 	-5% points à chaque arrêt avec un accostage à allure vive Pénalité : 1 000€ par occurrence Arrêt brusque avec chute de voyageurs sans raison de sécurité

1.4.2.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Années	Niveaux d'exigence	Seuil de tolérance	Seuil d'inacceptabilité
2023	$x \geq 95 \%$	$95\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.4.2.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Sont évalués mensuellement :

- 10 bus différents de ligne régulière sur un parcours comprenant 5 arrêts
- 1 véhicule Proxi'Tac
- 1 véhicule Handi'Tac

Pour chaque bus évalué, les 2 items du service de référence ci-dessus sont mesurés.

Résultat trimestriel = moyenne des % obtenus

1.4.2.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ». Est exonérée toute situation de freinage d'urgence.

1.4.2.3. IP1-2c Alignement au trottoir

1.4.2.3.1. Service de référence et situations inacceptables

Le voyageur monte ou descend de l'autobus sans devoir poser un pied sur la chaussée aux points d'arrêt non occupés par du stationnement illicite, des travaux et autres gênes (objet sur la chaussée, travaux, inondation, verglas ...)

Conformité	Situation inacceptable
Alignement au trottoir pour toutes les portes <ul style="list-style-type: none">- Montée (par la porte avant ou les portes arrière lorsque équipés de valideurs) et descente (par la ou les portes arrière) sur le trottoir	Le voyageur ne doit pas poser le pied sur la chaussée lors de la montée ou de la descente de l'autobus (hors situation exonérée)

1.4.2.3.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Années	Niveaux d'exigence	Seuil de tolérance	Seuil d'inacceptabilité
2023-2029	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.4.2.3.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Sont évalués mensuellement :

- 10 bus différents de ligne régulière sur un parcours comprenant 5 arrêts
- 1 véhicule Proxi'Tac
- 1 véhicule Handi'Tac

Pour chaque arrêt évalué, la montée (par la porte avant) et la descente (par les portes arrière) sont évalués.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{(12 \text{ véhicules différents} \times \text{nombre d'arrêts contrôlés} \times 1 \text{ items} \times 3 \text{ mois})}$$

1.4.2.3.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ».

Situation exonérée : impossibilité technique d'arrêt au trottoir (travaux, stationnement gênant ou autre gêne, ...)

1.4.2.4. IP1-2d Montée / descente du bus

1.4.2.4.1. Service de référence et situations inacceptables

Le conducteur s'assure de la bonne montée ou descente des clients avant la fermeture des portes.

Conformité	Situation inacceptable
Montée des clients <ul style="list-style-type: none">- Aucun client n'est bousculé par la fermeture de la porte lors de la montée dans le bus Descente des clients <ul style="list-style-type: none">- Aucun client n'est bousculé par la fermeture de la porte lors de sa descente du bus- Aucun client ne reste bloqué plus d'1 minute dans le bus alors que l'arrêt a été demandé et que le bus est à l'arrêt	/

1.4.2.4.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2029	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.4.2.4.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 bus différents sont évalués mensuellement sur un parcours comprenant 5 arrêts.

Pour chaque arrêt évalué, la montée (par la porte avant) et la descente (par les portes arrière) sont évalués.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{450 (10 \text{ bus} \times 5 \text{ arrêts} \times 3 \text{ items} \times 3 \text{ mois})}$$

1.4.2.4.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ».

Situation exonérée : certaines situations comme les dessertes d'établissements scolaires.

1.4.3. Indicateur : IP1-3 Sécurité

1.4.3.1. IP1-3a Sécurité routière

1.4.3.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Le taux d'accidents routier responsable.

Conformité	Situation inacceptable
Accident où la responsabilité du conducteur ou du délégataire est engagée dans la limite de 3 / 100 000 km	Accident responsable au-delà de 4 / 100 000 km.

1.4.3.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Années	Niveaux d'exigence	Seuil de tolérance	Seuil d'inacceptabilité
2023	$3 / 100\ 000\ km \geq x$	$3,5 / 100\ 000\ km \geq x > 3 / 100\ 000\ km$	$x > 3,5 / 100\ 000\ km$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.4.3.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Ensemble des bus et lignes sur le trimestre.

1.4.3.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord trimestriel.

1.4.3.2. IP1-3b Sécurité des voyageurs

1.4.3.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Les accidents et les blessures occasionnés aux voyageurs pendant leur trajet en bus.

Conformité	Situation inacceptable
Blessure ou accident occasionné aux voyageurs pendant leur trajet en bus dans la limite de 3 / 100 000 km.	Blessures ou accidents occasionnés aux voyageurs pendant leur trajet en bus au-delà de 4 / 100 000 km..

1.4.3.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Années	Niveaux d'exigence	Seuil de tolérance	Seuil d'inacceptabilité
2023	$3 / 100\ 000\ km \geq x$	$3,5 / 100\ 000\ km \geq x > 3 / 100\ 000\ km$	$x > 3,5 / 100\ 000\ km$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.4.3.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Ensemble des bus et lignes sur le trimestre.

1.4.3.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord trimestriel.

1.4.4. Indicateur : IP1-4 Sûreté

1.4.4.1. IP1-4a Fraude perçue

1.4.4.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Conformité	Situation inacceptable
Taux de fraude mesurées inférieur aux objectifs	Taux de fraude supérieur au niveau 3

1.4.4.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \leq 6\%$	$6\% < x \leq 9\%$	$9\% > x$
2026-2029	$x \leq 5,5\%$	$5,5\% < x \leq 8,5\%$	$8,5\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	Non soumis à intéressement		

1.4.4.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{nombre de PV émis du trimestre}}{\sum \text{nombre voyageurs contrôlés}}$$

1.4.4.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord trimestriel.

1.4.4.2. IP1-4b Taux de contrôle

1.4.4.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Limiter la fraude par des actions de contrôle régulières

Conformité	Situation inacceptable
Ensemble des lignes <ul style="list-style-type: none">- Contrôle visuel des titres par les conducteurs- Contrôle des titres par les contrôleurs	

1.4.4.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2024	$x \geq 1\%$	/	$1\% > x$
2025-2027	$x \geq 1,5\%$	/	$1\% > x$
2027-2029	$x \geq 2\%$	/	$1\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.4.4.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

$$\text{Résultat semestriel} = \frac{\sum \text{voyageurs contrôlés}}{\sum \text{validations}}$$

1.4.4.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord.

1.5. IP2 Entretien des biens

1.5.1. Indicateur : IP2-1 Propreté et état des véhicules

1.5.1.1. IP2-1a Propreté de l'intérieur et de l'extérieur des véhicules

1.5.1.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Le voyageur emprunte des véhicules propres.

Conformité	Situation inacceptable
<p><u>Propreté intérieure</u></p> <p>Plancher</p> <ul style="list-style-type: none"> - ≤ 4 détritrus - ≤ 2 autocollants - ≤ 3 taches supérieures à feuille A5 - Sol propre, non gras, non glissant, non collant <p>Barre de maintient</p> <ul style="list-style-type: none"> - Propre, non collante <p>Vitres ou portes intérieures</p> <ul style="list-style-type: none"> - Propres, ou sales ou grasse sur surface inférieure à une feuille A4 <p>Panneaux intérieurs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non taggués <p>Sièges</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non taggués - Non tachés <p>Zone conducteur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pare-brise intérieur propre, non-gras, transparent - Cabine propre ou non poussiéreuse <p>Ambiance</p> <ul style="list-style-type: none"> - Absence de mauvaise odeur <p>Nettoyage / désinfection</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence de l'indication de la désinfection quotidienne du bus 	Non-respect des éléments ci-contre.
<p><u>Propreté extérieure</u></p> <p>Vitres ou portes extérieures</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sales ou grasse sur surface inférieure à une feuille A4 <p>Carrosserie, caisse, panneaux publicitaires</p> <ul style="list-style-type: none"> - Propre (sale sur une surface inférieure à une feuille A4) - Absence de trace de carburant à proximité des bouchons de remplissage - Absence de trace de boue 	

1.5.1.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2026	$x \geq 87,5 \%$	$87,5\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
2026-2029	$x \geq 90 \%$	$90\% > x \geq 87,5\%$	$87,5\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur Propreté intérieure du véhicule	2,5%	1,75%	0%
% intéressement trimestriel de l'indicateur Propreté extérieure du véhicule	2,5%	1,75%	0%

1.5.1.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 bus différents sont évalués mensuellement en sortie de dépôt.

Dans le cas d'une dégradation nécessitant une réparation, le délégataire informe Annemasse Agglomération. Cette information déclenche la neutralisation de la mesure pendant 30 jours calendaires en cas de contrôle.

Si des mesures sur un indicateur sont neutralisées par Annemasse Agglomération alors celles-ci seront considérées « conforme » et seront comptabilisées comme tel dans le mode de calcul.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{510 \text{ mesures (10 bus x 17 items x 3 mois)}}$$

1.5.1.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « client mystère ». Contrôle effectué en sortie de dépôt ou dans les deux heures suivant la mise en ligne. Exonération en cas d'événement climatique exceptionnel (gel, neige, inondation, travaux ...).

1.5.1.2. IP2-1b Etat intérieur et extérieur des véhicules

Le voyageur emprunte des véhicules en bon état.

Conformité	Situation inacceptable
<u>Etat intérieur</u> Plancher <ul style="list-style-type: none">- Surface plane- Absence de décollement Barre de maintien <ul style="list-style-type: none">- En bon état Vitres ou portes intérieures <ul style="list-style-type: none">- Non rayées, non gravées Panneaux intérieurs <ul style="list-style-type: none">- Non dégradés,- Absence de coup- Absence de brûlure Eclairage intérieur <ul style="list-style-type: none">- Fonctionnel Sièges <ul style="list-style-type: none">- Non déchirés- Absence de brûlure Zone conducteur <ul style="list-style-type: none">- Pare-brise non rayé, non fissuré, non cassé, sans impact	Pénalité : 250€ par occurrence pour : Etat d'entretien très dégradé apprécié sur la base d'un référentiel établi contradictoirement entre l'Autorité Organisatrice et le délégataire
<u>Etat extérieur</u> Vitres ou portes extérieures <ul style="list-style-type: none">- Vitres ou portes non rayées, non cassées Carrosserie, caisse <ul style="list-style-type: none">- Bon état de la carrosserie, caisse- Bon état de la livrée Système de signalisation <ul style="list-style-type: none">- Bon état des feux	Pénalité : 1 000€ par occurrence pour : Véhicule présentant des pièces prêtes à se séparer du véhicule

1.5.1.2.1. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2026	$x \geq 87,5 \%$	$87,5\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
2026-2029	$x \geq 90 \%$	$90\% > x \geq 87,5\%$	$87,5\% > x$
% intéressement trimestriel de d' l'indicateur Etat de l'intérieur du véhicule	2,5%	1,75%	0%
% intéressement trimestriel de l'indicateur Etat de l'extérieur du véhicule	2,5%	1,75%	0%

1.5.1.2.2. Echantillonnage et calcul des résultats

10 bus différents sont évalués mensuellement en sortie de dépôt.

Dans le cas d'une dégradation nécessitant une réparation, le délégataire informe Annemasse Agglomération. Cette information déclenche la neutralisation de la mesure pendant 30 jours calendaires en cas de contrôle.

Si des mesures sur un indicateur sont neutralisées par Annemasse Agglomération alors celles-ci seront considérées « conforme » et seront comptabilisées comme tel dans le mode de calcul.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{450 \text{ (10 bus } \times \text{ 15 items } \times \text{ 3 mois)}}$$

1.5.1.2.3. Principe de la mesure

La méthode est de type « client mystère ».

Contrôle effectué en sortie de dépôt ou dans les deux heures suivant la mise en ligne.

Exonération en cas d'événement climatique exceptionnel (gel, neige, inondation, travaux ...).

1.5.2. Indicateur : IP2-2 Disponibilité des équipements

1.5.2.1. IP2-2 Etat de fonctionnement des valideurs, équipements embarqués et DATT

1.5.2.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Le bon fonctionnement et la disponibilité des équipements embarqués et des Distributeurs Automatiques de Titres (DAT).

Conformité	Situation inacceptable
Equipements embarqués fonctionnels en sortie de dépôt sur ligne régulière <ul style="list-style-type: none"> - 100% valideurs fonctionnels (2 dans les bus standard, 4 dans les bus articulés) 	Pénalité: pour les valideurs <ul style="list-style-type: none"> - Non réparation des valideurs après 48 h : 250 € par occurrence - Tous les valideurs en panne de manière simultanée dans un même véhicule : 1 000 € par occurrence

Equipements embarqués intérieurs fonctionnels en sortie de dépôt sur ligne régulière <ul style="list-style-type: none"> - SAEIV s'allume - Pupitre fonctionnel - Annonce sonore fonctionnelle - Dispositif d'information visuel s'allume - Boutons de demande d'arrêt fonctionnels 	Equipements hors service
Equipements embarqués extérieurs fonctionnels en sortie de dépôt sur ligne régulière <ul style="list-style-type: none"> - Rampe PMR fonctionnelle - Girouette avant s'allume - Girouette latérale s'allume - Girouette arrière s'allume 	Equipements hors service
DATT <ul style="list-style-type: none"> - DATT allumé - Achat de titre possible - Paiement sans contact possible - Rendu de monnaie 	DAT hors service

1.5.2.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023	$x \geq 90 \%$	$90\% > x \geq 80\%$	$80\% > x$
2025	$x \geq 92 \%$	$92\% > x \geq 82\%$	$82\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur Valideurs	2%	1%	0%
% intéressement trimestriel de l'indicateur Equipements Embarqués intérieurs	2%	1%	0%
% intéressement trimestriel de l'indicateur Equipements Embarqués extérieurs	2%	1%	0%
% intéressement trimestriel de l'indicateur DATT	2%	1%	0%

1.5.2.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 bus différents (7 standards et 3 articulés) sont évalués mensuellement pour les équipements embarqués, en sortie de dépôt ou dans les deux heures suivant la mise en ligne.

24 DATT différents sont évalués mensuellement.

Dans le cas d'un dysfonctionnement ou d'un vandalisme d'un des équipements référencés ci-dessus, le délégataire informe Annemasse Agglomération. Cette information déclenche :

- Pour les valideurs :
 - La neutralisation de la mesure pendant 48h en cas de contrôle
- Pour les autres équipements embarqués référencés ci-dessus (hors valideur) :
 - La neutralisation de la mesure pendant 5 jours ouvrés en cas de contrôle

- Pour les DATT :
 - La neutralisation de la mesure pendant 10 jours ouvrés en cas de contrôle

Si des mesures sur un indicateur sont neutralisées par Annemasse Agglomération alors celles-ci seront considérées « conforme » et seront comptabilisées comme tel dans le mode de calcul.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items} \times \text{équipements conformes du trimestre}}{\sum \text{items} \times \text{nombre d'équipements contrôlés du trimestre}}$$

1.5.2.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « reporting » issue des données SAE et des contrôles internes, et de type « client mystère ».

1.5.3. Indicateur : IP2-3 Propreté et état de la Maison de la Mobilité

1.5.3.1. IP2-3a Propreté de la Maison de la Mobilité

1.5.3.1.1. Service de référence et situations inacceptables

La propreté de l'agence commerciale.

Conformité	Situation inacceptable
Structure <ul style="list-style-type: none">- Murs propres- Sol propre, balayé- Guichets propres- Absence de tag, graffiti Vitrine <ul style="list-style-type: none">- Propre, non grasse- Documents destinés au public rangés Porte <ul style="list-style-type: none">- Propre, non grasse	Pénalité : 250€ par occurrence Etat d'entretien très dégradé apprécié sur la base d'un référentiel établi contradictoirement entre l'Autorité Organisatrice et le délégataire

1.5.3.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023	$x \geq 96\%$	$96\% > x \geq 94\%$	$94\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.5.3.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

2 évaluations mensuelles de l'agence commerciale.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{42 (2 \text{ évaluations} \times 7 \text{ items} \times 3 \text{ mois})}$$

1.5.3.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « client mystère ».

1.5.3.2. IP2-3b Etat de la Maison de la Mobilité

1.5.3.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Etat de l'agence commerciale.

Conformité	Situation inacceptable
Structure <ul style="list-style-type: none">- Murs en bon état, absence de trous- Sol non dégradé- Guichets non dégradés- Mobiliers (supports d'information, chais- Eclairage fonctionnel Vitrine <ul style="list-style-type: none">- Non rayée, non gravée, non fissurée Porte <ul style="list-style-type: none">- Non rayée, non gravée, non fissurée	Pénalité : 250€ par occurrence Etat d'entretien très dégradé apprécié sur la base d'un référentiel établi contradictoirement entre l'Autorité Organisatrice et le délégataire

1.5.3.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Années	Niveaux d'exigence	Seuil de tolérance	Seuil d'inacceptabilité
2023	$x \geq 96\%$	$96\% > x \geq 94\%$	$94\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.5.3.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

2 évaluations mensuelles de l'agence commerciale.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{42 (2 \text{ évaluations} \times 7 \text{ items} \times 3 \text{ mois})}$$

1.5.3.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

1.5.4. Indicateur : IP2-4 Propreté et état des arrêts

1.5.4.1. IP2-4a Propreté des arrêts

1.5.4.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Le voyageur emprunte des arrêts propres.

Conformité	Situation inacceptable
Structure (poteau ou abris bus) <ul style="list-style-type: none">- Propre- Absence d'autocollant- Absence de tag, graffiti Support en plexiglass <ul style="list-style-type: none">- Propre- Absence d'autocollant,- Absence de graffiti, tag	Non-respect des critères ci-contre

1.5.4.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Années	Niveaux d'exigence	Seuil de tolérance	Seuil d'inacceptabilité
2023	$x \geq 90 \%$	$90\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.5.4.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 arrêts dont 3 abris bus et 7 poteaux différents sont évalués mensuellement.

Pour chaque arrêt évalué l'enquêteur vérifie l'intégralité des items du service de référence ci-dessus.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{10 \text{ arrêts } (7 + 3) \times \text{items concernés}}$$

1.5.4.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « client mystère ». Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des arrêts.

1.5.4.2. IP2-4b Etat des arrêts

1.5.4.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Le voyageur emprunte des arrêts en bon état.

Conformité	Situation inacceptable
Structure (poteau ou abris bus) <ul style="list-style-type: none">- Non rayé,- Non dégradée Support en plexiglass <ul style="list-style-type: none">- Non rayé,- Non gravé- Absence de trace de brûlure,	Non-respect des critères ci-contre

1.5.4.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Années	Niveaux d'exigence	Seuil de tolérance	Seuil d'inacceptabilité
2023	x ≥ 90 %	90% > x ≥ 85%	85% > x
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.5.4.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 arrêts dont 3 abris bus et 7 poteaux différents sont évalués mensuellement.

Pour chaque arrêt évalué l'enquêteur vérifie l'intégralité des items du service de référence ci-dessus.

$$\text{Résultat semestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du semestre}}{10 \text{ arrêts } (7 + 3) \times \text{items concernés}}$$

1.5.4.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « client mystère ».

Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des arrêts.

1.6. IP3 Relation clientèle

1.6.1. Indicateur : IP3-1 Information à bord des véhicules

1.6.1.1. IP3-1a Information embarquée statique à bord des véhicules

1.6.1.1.1. Service de référence et situations inacceptables

L'information dans les véhicules en exploitation est conforme lorsqu'elle est à jour, correcte et lisible à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules.

Conformité	Situation inacceptable
A l'extérieur : <ul style="list-style-type: none"> - Présence de l'affichage du numéro de service - Conformité de la livrée du réseau 	
A bord <ul style="list-style-type: none"> - Plans/schémas de ligne disponibles et lisibles - Information ou pictogramme "masque obligatoire" présente - Prix des titres vendus à bord disponible et lisible - Consigne ou pictogramme de sécurité disponible et lisible - Pictogramme "Places réservées" - Information temporaire (si présent dans le dos chauffeur) disponible et lisible - Conditions d'utilisation / extrait du règlement de service / fiche technique du service disponibles et lisibles - Présence de fiches horaire à jour (hors période de changement d'offre et/ou de grille tarifaire : 15 jours avant et 15 jours après) 	Non à jour, incorrecte, illisible Pénalité : - En cas de situation perturbée prévue sur la ligne ou le service, pas d'information spécifique du voyageur sur l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation par affichage à bord des véhicules : 500 euros par occurrence

1.6.1.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	x ≥ 95 %	95% > x ≥ 90%	90% > x
2026-2029	x ≥ 96 %	96% > x ≥ 91%	91% > x
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.6.1.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 bus différents sont évalués mensuellement. (7 standards et 3 articulés)

Pour chaque bus évalué, les 10 items du service de référence ci-dessus sont mesurés.

$$\text{Résultat trimestre} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{300 (10 \text{ bus} \times 10 \text{ items} \times 3 \text{ mois})}$$

1.6.1.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des bus.

1.6.1.2. IP3-1b Information embarquée dynamique à bord des véhicules

1.6.1.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Disponibilité et exactitude des informations diffusées en temps réel à bord du véhicule : Le voyageur dispose d'une information dynamique spécifique à bord des véhicules équipés d'un SAEIV. L'information dans les véhicules équipés est conforme lorsqu'elle est disponible et lisible, qu'il s'agisse de l'information, sous forme visuelle ou sonore, relative au voyage.

Conformité	Situation inacceptable
Afficheur intérieur (bandeau temps réel) : <ul style="list-style-type: none"> - Indication du prochain arrêt - Indication du terminus - Indication de « l'arrêt demandé » 	Pénalité : <ul style="list-style-type: none"> - absence de tout appareil fonctionnel indiquant la direction du véhicule sans mesure palliative : 500 € par occurrence - absence d'annonces sonores et visuelles : 500 € par occurrence
Annonces vocales : <ul style="list-style-type: none"> - Annonce du prochain point d'arrêt - Annonce du terminus 	
Information sonore : <ul style="list-style-type: none"> - "Bip" audible lors de la fermeture des portes 	
Extérieur : <ul style="list-style-type: none"> - Girouette avant avec le n° de ligne et le nom du terminus - Girouette latérale avec le n° de ligne et le nom du terminus - Girouette arrière ou indicateur de ligne fonctionnelle 	

1.6.1.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 95 \%$	$95\% > x \geq 88\%$	$88\% > x$
2025-2029	$x \geq 97 \%$	$97\% > x \geq 90\%$	$90\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.6.1.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 bus différents, équipés du SAEIV, sont évalués mensuellement.

Pour chaque bus évalué, les 9 items du service de référence ci-dessus sont mesurés.

$$\text{Résultat trimestre} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{270 \text{ (10 bus différents } \times \text{ 9 items } \times \text{ 3 mois)}}$$

1.6.1.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

Le périmètre de cet indicateur porte sur les bus déclarés équipés du système d'information sonore et visuelle embarqué.

La mesure n'est pas prise en compte si pour des raisons techniques indépendantes du périmètre d'action de TP2A, le système embarqué ne reçoit plus les informations (zone dont la réception radio est altérée par une modification de l'environnement : chantiers, échafaudage, ...) ou dans le cas d'une installation en cours du dispositif sonore et / ou visuel.

1.6.1.3. IP3-1c Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue

1.6.1.3.1. Service de référence et situations inacceptables

L'information donnée aux voyageurs pour faciliter leurs parcours en cas de situation perturbée.

Une situation perturbée imprévue est un événement dont l'entreprise à connaissance depuis moins de 24h et qui n'est pas de son fait (éléments extérieurs, intempérie, accidents, travaux non déclarés ...) entraînant des retards de plus de 15 min ou une modification de desserte pendant au moins 2 heures.

Une situation perturbée imprévue qui dure plus de 24h devient une situation perturbée prévue et doit être traitée comme telle.

Conformité	Situation inacceptable
<p>En cas de situation de perturbation prévue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1) SAEIV ou affiches installées dans les véhicules à l'intérieur des cadres réservés à l'information des voyageurs au moins 24h à l'avance. - Les affiches mentionneront : <ul style="list-style-type: none"> • 2) La nature de la perturbation (travaux, manifestations ...) • 3) L'impact prévisionnel de la perturbation, • 4) Les arrêts concernés, • 5) La durée ou dates de début et de fin prévisionnelles de cette perturbation, • 6) Et les points de contact pour obtenir d'autres informations - 7) Retrait des affiches dans les 72h après la fin de la perturbation 	<p>Pénalité :</p> <p>En cas de situation perturbée prévue sur la ligne ou le service, pas d'information spécifique du voyageur sur l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation par affichage à bord des véhicules : 500 euros par occurrence</p>
<p>En cas de situation de perturbation imprévue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consignes diffusées aux conducteurs sur les lignes concernées - Information des voyageurs sur les lignes concernées : <ul style="list-style-type: none"> • Via le conducteur ou le SAEIV • Méthode de diffusion complémentaire, SMS, internet ...) 	

1.6.1.3.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023	$x \geq 85 \%$	$85\% > x \geq 80\%$	$80\% > x$
2024	$x \geq 90 \%$	$90\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.6.1.3.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 bus différents (7 standards et 3 articulés) sont évalués mensuellement.

Pour les situations perturbées prévues :

Pour chaque bus évalué l'enquêteur vérifie si une situation perturbée est en cours et est affichée dans le véhicule.

Dans le cas d'une situation perturbée prévue les 7 items du service de référence ci-dessus sont évalués

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{10 \text{ bus} \times 7 \text{ items} \times \sum \text{situations perturbées prévues}}$$

Pour les situations perturbées imprévues :

Pour chaque bus évalué l'enquêteur vérifie qu'en cas de situation perturbée imprévue les consignes et informations sont transmises au conducteur et aux clients

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{10 \text{ bus} \times 2 \text{ items} \times \text{nombre de situations perturbées imprévues}}$$

1.6.1.3.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ». Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des bus.

1.6.2. Indicateur : IP3-2 Information digitale

1.6.2.1. IP3-2a Disponibilité de l'information sur le site internet et sur l'application TAC

1.6.2.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Disponibilité et exactitude des informations disponibles sur les outils digitaux.

Conformité	Situation inacceptable
Site internet : <ul style="list-style-type: none"> - Fonctionnement du lien internet depuis un moteur de recherche - Disponibilité du site internet - Fiches horaires disponibles - Grille tarifaire - Rubrique contact - Plan du réseau - Conditions d'utilisation / extrait du règlement de service / fiche technique du service - Liste des dépositaires - Fraîcheur des contenus : au moins 1 article par mois 	Absence des éléments ci-contre. Pénalité : <ul style="list-style-type: none"> - non disponibilité des informations à jour les mois de rentrée (août, septembre, octobre) : 5000 € par occurrence - non mise à jour du site Internet en cas de situation perturbée : 500 € par occurrence - mise à jour du site avec moins d'une semaine de retard à un changement de période/d'offre sur le réseau : 2000€ - mise à jour du site avec plus d'une semaine de retard à un changement de période/d'offre sur le réseau : 10 000€
Application mobile <ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité et fonctionnement de l'application - Horaires disponibles - Rubrique contact - Plan du réseau - Liste des dépositaires 	

1.6.2.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 97 \%$	$97\% > x \geq 95\%$	$95\% > x$
2026-2029	$x \geq 98 \%$	$98\% > x \geq 96\%$	$96\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	3%	1,5%	0%

1.6.2.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

1 évaluation mensuelle sur site internet.

1 évaluation mensuelle de l'application TAC.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{42 (9 \text{ items site internet} + 5 \text{ items application TAC}) \times 1 \text{ mesure} \times 3 \text{ mois}}$$

1.6.2.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ».

1.6.2.2. IP3-2b Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue

1.6.2.2.1. Service de référence et situations inacceptables

L'information donnée aux voyageurs pour faciliter leurs parcours en cas de situation perturbée.

Une situation perturbée imprévue est un événement dont l'entreprise à connaissance depuis moins de 24h et qui n'est pas de son fait (éléments extérieurs, intempérie, accidents, travaux non déclarés ...) entraînant des retards de plus de 15 min ou une modification de desserte pendant au moins 2 heures.

Une situation perturbée imprévue qui dure plus de 24h devient une situation perturbée prévue et doit être traitée comme telle.

Conformité	Situation inacceptable
<p>En cas de situation de perturbation prévue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Information présente sur le site internet et l'application mobile, à minima 24h avant la perturbation. - Les informations mentionneront : <ul style="list-style-type: none"> • La nature de la perturbation (travaux, manifestations ...) • L'impact prévisionnel de la perturbation, • Les arrêts concernés, • La durée ou dates de début et de fin prévisionnelles de cette perturbation, • Et les points de contact pour obtenir d'autres informations - Retrait des informations dans les 24h (jours ouvrables) après la fin de la perturbation 	<ul style="list-style-type: none"> - Absence d'information indiquant la perturbation prévue sur le site internet et l'application TAC au moins 24 heures avant le début de la perturbation. - Information non retirée après 24h après la fin de la perturbation <p>Pénalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - non disponibilité des informations à jour les mois de rentrée (août, septembre, octobre) : 5000 € par occurrence - non mise à jour du site Internet en cas de situation perturbée : 500 € par occurrence - mise à jour du site avec moins d'une semaine de retard à un changement de période/d'offre sur le réseau : 2000€ - mise à jour du site avec plus d'une semaine de retard à un changement de période/d'offre sur le réseau : 10 000€
<p>En cas de situation de perturbation imprévue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Information présente en temps réel et actualisée (site internet, application mobile, SMS ...) 	<p>Aucune communication sur la situation perturbée imprévue.</p>

1.6.2.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 97 \%$	$97\% > x \geq 95\%$	$95\% > x$
2026-2029	$x \geq 98 \%$	$98\% > x \geq 96\%$	$96\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.6.2.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

1 évaluation mensuelle sur site internet / 1 évaluation mensuelle de l'application TAC.

Pour les situations perturbées prévues :

L'enquêteur vérifie si une situation perturbée est en cours et est présente sur le site internet et sur l'application mobile.

Dans le cas d'une situation perturbée prévue les items du service de référence ci-dessus sont évalués

$$\text{Résultat trimestre} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{1 \text{ enquête } \times \text{ items concernés } \times \text{ nb de situations perturbées prévues}}$$

Pour les situations perturbées imprévues :

L'enquêteur vérifie qu'en cas de situation perturbée imprévue les consignes et informations sont présentes sur le site internet et sur l'application TAC.

$$\text{Résultat trimestre} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{\text{nombre de situations perturbées imprévues}}$$

1.6.2.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

1.6.3. Indicateur : IP3-3 Information aux points d'arrêt

1.6.3.1. IP3-3a Disponibilité de l'information statique aux points d'arrêt

1.6.3.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Disponibilité et exactitude des informations théoriques relatives à la ligne qui se trouve aux points d'arrêt.

Conformité	Situation inacceptable
<p>Le voyageur dispose des informations suivantes <u>présentes et à jour</u> :</p> <p>Mesuré 1 fois par arrêt :</p> <ul style="list-style-type: none">- Nom de l'arrêt- Plan du réseau (uniquement pour les abris bus)- Information tarifaire- Information Service SMS / n° appel agence- Lien vers le site TAC ou vers l'application- Localisation du point de vente le plus proche <p>Mesuré pour chaque ligne présente :</p> <ul style="list-style-type: none">- N° de ligne(s)- La ou les destinations- Plan / schéma de ligne desservie- Plan de ligne avec « Vous êtes ici » ou indication de positionnement- Fiche horaire	<p>Information non présente, erronée – inexacte – non à jour</p> <p>Pénalité :</p> <ul style="list-style-type: none">- En cas de situation perturbée prévue sur la ligne ou le service, pas d'information spécifique du voyageur sur l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation par affichage à bord des véhicules : 500 euros par occurrence- En cas de non réparation des supports lors du contrôle contradictoire : 500 euros

<p>Le voyageur dispose des informations suivantes <u>lisible et en bon état</u> (non déchirées, non décollées, couleurs non ternies ...) :</p> <p>Mesuré 1 fois par arrêt :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nom de l'arrêt - Plan du réseau (uniquement pour les abris bus) - Information tarifaire - Information Service SMS / n° appel agence - Lien vers le site TAC ou vers l'application - Localisation du point de vente le plus proche <p>Mesuré pour chaque ligne présente :</p> <ul style="list-style-type: none"> - N° de ligne(s) - La ou les destinations - Plan / schéma de ligne desservie - Plan de ligne avec « Vous êtes ici » ou indication de positionnement - Fiche horaire 	<p>Information illisible, dégradée, déchirée, décollée, couleurs ternies</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------

1.6.3.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 95 \%$	$95\% > x \geq 90\%$	$90\% > x$
2026-2029	$x \geq 96 \%$	$96\% > x \geq 91\%$	$91\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.6.3.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 arrêts dont 3 abris bus et 7 poteaux différents sont évalués mensuellement.

Pour chaque abris bus évalué, les 22 items du service de référence ci-dessus sont mesurés.

Pour chaque poteau, les 20 items du service de référence ci-dessus sont mesurés.

Un arrêt commun à plusieurs lignes commerciales fait l'objet d'une mesure par ligne.

Résultat trimestre

$$= \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{(3 \text{ abris bus} \times 22 \text{ items} \times \text{nb de lignes} + 7 \text{ poteaux} \times 20 \text{ items} \times \text{nb de lignes}) \times 3 \text{ mois}}$$

1.6.3.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

L'état de l'information voyageur est indépendant de l'état du support, par exemple : un support PVC dégradé ne sera pas évalué dans cet indicateur mais il sera évalué dans l'indicateur « Etat des arrêts ».

1.6.3.2. IP3-3b Disponibilité de l'information dynamique aux points d'arrêt équipés de BIV

1.6.3.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Disponibilité et exactitude des informations diffusées en temps réel au point d'arrêt.

Conformité	Situation inacceptable
Borne d'information voyageur (BIV) <ul style="list-style-type: none">- BIV allumée- BIV indiquant les prochains passages	BIV hors service. Pas d'indication des prochains passages.

1.6.3.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 85 \%$	$85\% > x \geq 80\%$	$80\% > x$
2026-2029	$x \geq 87 \%$	$87\% > x \geq 82\%$	$82\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.6.3.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Pour les points d'arrêt équipés de BIV : 10 BIV différentes, équipés d'une adresse IP, sont évalués mensuellement.

Pour chaque BIV évaluée, les 2 items du service de référence ci-dessus sont mesurés.

$$\text{Résultat trimestre} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{60 (10 \text{ BIV différentes} \times 2 \text{ items} \times 3 \text{ mois})}$$

1.6.3.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

Le périmètre de cet indicateur porte sur les BIV déclarés équipés d'une adresse IP.

La mesure n'est pas prise en compte si pour des raisons techniques indépendantes du périmètre d'action de TAC, le système embarqué ne reçoit plus les informations (zone dont la réception radio est altérée par une modification de l'environnement : chantiers, échafaudage, coupure d'électricité...) ou dans le cas d'une installation ou d'un paramétrage en cours d'une BIV.

1.6.3.3. IP3-3c Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue

1.6.3.3.1. Service de référence et situations inacceptables

L'information donnée aux voyageurs pour faciliter leurs parcours en cas de situation perturbée.

Une situation perturbée imprévue est un événement dont l'entreprise à connaissance depuis moins de 24h et qui n'est pas de son fait (éléments extérieurs, intempérie, accidents, travaux non déclarés ...) entraînant des retards de plus de 15 min ou une modification de desserte pendant au moins 2 heures.

Une situation perturbée imprévue qui dure plus de 24h devient une situation perturbée prévue et doit être traitée comme telle.

Conformité	Situation inacceptable
<p>En cas de situation de perturbation prévue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si l'arrêt est équipé d'une BIV (dotée d'une adresse IP) : l'information d'une perturbation est indiquée - Affiches installées à tous les points d'arrêt concernés par la perturbation ou sur l'ensemble de la ligne si nécessaire, à minima 24h avant la perturbation. - Les affiches mentionneront : <ul style="list-style-type: none"> • La nature de la perturbation (travaux, manifestations ...) • L'impact prévisionnel de la perturbation, • Les arrêts concernés, • La durée ou dates de début et de fin prévisionnelles de cette perturbation, • Et les points de contact pour obtenir d'autres informations - Retrait des affiches dans les 72h après la fin de la perturbation 	<p>Absence d'affiche indiquant la perturbation prévue aux points d'arrêts concernés ou sur la ligne si nécessaire au moins 24 heures avant le début de la perturbation.</p> <p>Affiche non retirée après 72h après la fin de la perturbation</p> <p>Pénalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En cas de situation perturbée prévue sur la ligne ou le service, pas d'information spécifique du voyageur sur l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation par affichage à bord des véhicules : 500 euros par occurrence - En cas de non réparation des supports lors du contrôle contradictoire : 500 euros
<p>En cas de situation de perturbation imprévue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si l'arrêt est équipé d'une BIV (dotée d'une adresse IP) : l'information d'une perturbation est indiquée 	<p>Aucune communication sur la situation perturbée imprévue pour les arrêts équipés d'une BIV dotée d'une adresse IP</p>

1.6.3.3.2. Seuils d'exigence

Années	Niveaux d'exigence	Seuil de tolérance	Seuil d'inacceptabilité
2023-2025	$x \geq 75 \%$	$75\% > x \geq 70\%$	$70\% > x$
2026-2029	$x \geq 80 \%$	$80\% > x \geq 75\%$	$75\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.6.3.3.3. Echantillonnage et calcul des résultats

10 arrêts dont 3 abris bus et 7 poteaux différents sont évalués mensuellement.

Pour les situations perturbées prévues :

Pour chaque arrêt évalué l'enquêteur vérifie si une situation perturbée est en cours et est affichée à l'arrêt ou sur la BIV si équipé.

Dans le cas d'une situation perturbée prévue les items du service de référence ci-dessus sont évalués

$$\text{Résultat trimestre} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{10 \text{ arrêts (3 + 7)} \times \text{items concernés} \times \text{nb de situations perturbées prévues}}$$

Pour les situations perturbées imprévues :

Pour chaque bus évalué l'enquêteur vérifie qu'en cas de situation perturbée imprévue les consignes et informations sont transmises au conducteur et aux clients

$$\text{Résultat trimestre} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{\text{nombre de situations perturbées imprévues}}$$

1.6.3.3.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des arrêts.

1.6.4. Indicateur : IP3-4 Information à la Maison de la Mobilité

1.6.4.1. IP3-4a Disponibilité de l'information à la Maison de la Mobilité

1.6.4.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Disponibilité et exactitude des informations disponibles à l'agence commerciale.

Conformité	Situation inacceptable
Informations extérieures présentes, à jour, lisible et en bon état : <ul style="list-style-type: none"> - Enseigne / logo TAC - Horaires et jours d'ouverture - Moyens d'information à distance (site internet, application TAC, n° de téléphone ...) 	Absence des éléments ci-contre. Information dégradée, illisible, déchirée, dégradée, décollée
Informations intérieures présentes, à jour, lisible et en bon état : <ul style="list-style-type: none"> - Fiches horaires en vigueur pour l'ensemble e l'offre de service proposée - Plan du / des réseau(x) - Guides pratiques le cas échéant - Fonctionnement de la table tactile avec informations à jour - Fonctionnement des écrans d'affichage TAC (écran prochains départs + écran d'information TAC) : information correctes et à jour 	Information non présente, erronée – inexacte – non à jour Pénalité : 500€ par occurrence - non disponibilité des informations à jour les mois de rentrée (août, septembre, octobre)

1.6.4.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023	x ≥ 95 %	95% > x ≥ 90%	90% > x
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.6.4.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

2 évaluations mensuelles de la Maison de la Mobilité.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{(2 \text{ évaluations} \times \text{nb d'items concernés} \times 3 \text{ mois})}$$

1.6.4.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

1.6.4.2. IP3-4b Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue

1.6.4.2.1. Service de référence et situations inacceptables

L'information donnée aux voyageurs pour faciliter leurs parcours en cas de situation perturbée.

Une situation perturbée imprévue est un événement dont l'entreprise à connaissance depuis moins de 24h et qui n'est pas de son fait (éléments extérieurs, intempérie, accidents, travaux non déclarés ...) entraînant des retards de plus de 15 min ou une modification de desserte pendant au moins 2 heures.

Une situation perturbée imprévue qui dure plus de 24h devient une situation perturbée prévue et doit être traitée comme telle.

Conformité	Situation inacceptable
En cas de situation de perturbation prévue : <ul style="list-style-type: none">- Affiche ou information présente à la Maison de la Mobilité, à minima 24h avant la perturbation.- Les affiches, informations mentionneront :<ul style="list-style-type: none">• La nature de la perturbation (travaux, manifestations ...)• L'impact prévisionnel de la perturbation,• Les arrêts concernés,• La durée ou dates de début et de fin prévisionnelles de cette perturbation,• Et les points de contact pour obtenir d'autres informations- Retrait des affiches, de l'information dans les 24h (jours ouvrables de l'agence) après la fin de la perturbation	<p>Absence d'affiche ou d'information indiquant la perturbation prévue à l'agence au moins 24 heures avant le début de la perturbation.</p> <p>Affiche ou information non retirée après 24h après la fin de la perturbation</p>
En cas de situation de perturbation imprévue : <ul style="list-style-type: none">- Affiche ou information présente dans l'heure suivant la perturbation imprévue	Aucune communication sur la situation perturbée imprévue.

1.6.4.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2026	x ≥ 95 %	95% > x ≥ 90%	90% > x
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.6.4.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

2 évaluations mensuelles de la Maison de la Mobilité à partir de 2026.

Pour les situations perturbées prévues :

L'enquêteur vérifie si une situation perturbée est en cours et si une affiche ou information est présente à l'agence commerciale.

Dans le cas d'une situation perturbée prévue les items du service de référence ci-dessus sont évalués

$$\text{Résultat trimestre} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{2 \text{ enquêtes} \times \text{items concernés} \times \text{nb de situations perturbées prévues}}$$

Pour les situations perturbées imprévues :

L'enquêteur vérifie qu'en cas de situation perturbée imprévue les consignes et informations sont transmises à l'agence commerciale et aux clients

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\text{nombre d'items conformes du trimestre}}{\text{nombre de situations perturbées imprévues}}$$

1.6.4.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ».

1.6.5. Indicateur : IP3-5 Comportement commercial

1.6.5.1. IP3-5a Comportement commercial du conducteur ou du personnel d'exploitation à bord des véhicules

1.6.5.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Le service rendu du conducteur au regard de l'accueil, de la prise en charge et du renseignement des voyageurs à bord des véhicules.

Conformité	Situation inacceptable
Courtoisie : <ul style="list-style-type: none"> - Attitude du conducteur correcte et polie - Attention portée au client : « bonjour » ou regard porté au client accédant par la porte avant 	Absence de réponse ou d'attention portée au client. Agressivité verbale ou physique envers un usager ou toute autre personne durant son service Pénalité : <ul style="list-style-type: none"> - lorsque le conducteur fume à bord du véhicule ou téléphone en conduisant ou n'est pas disponible pour renseigner un client car il discute avec un collègue ou un habitué : 500 € par occurrence - lorsque le conducteur refuse de prendre en charge un UFR à bord d'un véhicule équipé de palette ou que la palette n'est pas fonctionnelle en raison d'un problème de maintenance : 1 000 € par occurrence
Titres de transport : <ul style="list-style-type: none"> - Vente de titre assurée - Rendue de monnaie assurée (limite billet de 20€ inclus) 	Pas de titre à vendre Non perception du montant du titre ou rendu de monnaie impossible
Marque TAC : <ul style="list-style-type: none"> - Tenue référencée propre et portée de façon décente 	Tenue sale, non référencée
Information des voyageurs : <ul style="list-style-type: none"> - Lorsque demandé, information des voyageurs sur les tarifs, les horaires de la ligne et les correspondances - En situation normale et perturbée : les conducteurs sont disponibles pour renseigner et informer les voyageurs 	Aucune information transmise Ne pas être disponible pour renseigner le client Refuser de renseigner le client

1.6.5.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 87\%$	$87\% > x$
2026-2029	$x \geq 96\%$	$96\% > x \geq 90\%$	$90\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.6.5.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Sont évalués mensuellement :

- 10 bus différents de ligne régulière sur un parcours comprenant 5 arrêts
- 1 véhicule Proxi'Tac
- 1 véhicule Handi'Tac

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{12 \text{ véhicules} \times \text{nombre d'items contrôlés} \times 3 \text{ mois}}$$

1.6.5.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ».

1.6.5.2. IP3-5b Qualité de l'accueil téléphonique pour les services de l'agence bus et les services TAD / TPMR

1.6.5.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Le service rendu du conducteur au regard de l'accueil, de la prise en charge et du renseignement des voyageurs au téléphone.

Conformité	Situation inacceptable
Courtoisie : <ul style="list-style-type: none">- Attitude de l'agent commercial correcte et polie- Elocution adaptée	Absence de réponse ou d'attention portée au client. Agressivité verbale ou physique envers un usager ou toute autre personne durant son service Pénalité : 500€ par occurrence Lorsque l'agent a un comportement agressif avec un usager
Accueil <ul style="list-style-type: none">- Respect des horaires d'ouverture- Temps d'attente ≤ 2 min (hors période d'inscription scolaire) pour être pris en charge	Horaires d'ouverture non respectés Temps d'attente > 5 min Pas d'accueil PMR possible

Information des voyageurs :

En situation normale et perturbée : les agents commerciaux sont disponibles pour renseigner et informer les voyageurs :

- Information des usagers sur l'ensemble des offres de mobilités
- Orientations le cas échéant vers les services compétents
- Accompagnement administratif des usagers pour l'établissement des cartes de transport et autres démarches
- Réservation des services de mobilité (TAD, TPMR, location vélos / trottinettes, covoiturage, transport solidaires)
- Reformulation de la demande de réservation (nom, date, heure, lieu etc.)
- Gestion des locations de vélos / trottinettes
- Recherche / choix d'itinéraires
- Les points d'arrêt les plus pertinents de montée et de descente
- Les horaires
- Les perturbations éventuelles
- Les tarifs
- Les conditions d'inscription aux transports scolaires

Réponse incomplète

Aucune information transmise

Ne pas être disponible pour renseigner le client

Refuser de renseigner le client

1.6.5.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 93\%$	$93\% > x$
2026-2029	$x \geq 97\%$	$97\% > x \geq 95\%$	$95\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	2%	1%	0%

1.6.5.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

2 appels mensuels « client mystère » à l'agence commerciale.

Lors des évaluations les items du service de référence ci-dessus sont mesurés.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{(2 \text{ évaluations} \times \text{nombre d'items évalués} \times 3 \text{ mois})}$$

1.6.5.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ».

1.6.5.3. IP3-5c Suivi des réclamations écrites

1.6.5.3.1. Service de référence et situations inacceptables

Le traitement de la demande client dans les délais pour les courriers, mails et au téléphone.

Conformité	Situation inacceptable
Délai de réponse courrier et mail ne nécessitant pas d'enquête - ≤ 6 jours ouvrés	Absence de réponse ou délai > 6 jours ouvrés
Délai de réponse courrier et mail nécessitant une d'enquête - ≤ 3 jours ouvrés pour une réponse d'attente - ≤ 15 jours ouvrés pour une réponse définitive	Absence de réponse ou délai > 3 jours ouvrés pour la réponse d'attente et > 15 jours ouvrés pour la réponse définitive Pénalité : 250€ par occurrence : - délai de réponse supérieurs à 30 jours

Personnalisation de la réponse pour les courriers et mails nécessitant une enquête.

Conformité	Situation inacceptable
Personnalisation de réponse courrier et mail pour les sollicitations nécessitant une enquête - Réponse personnalisée - Réponse précise, complète et cohérente par rapport à la demande (remerciements, réclamations, demandes d'information ...)	Absence de personnalisation de la réponse

1.6.5.3.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023- 2025	x ≥ 90 %	90% > x ≥ 85%	85% > x
2026-2029	x ≥ 95 %	95% > x ≥ 90%	90% > x
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.6.5.3.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Délais de réponse :

Toutes les courriers et mails sont pris en compte, sous condition d'un émetteur bien identifié.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{courriers, mails répondu dans les délais}}{\sum \text{courriers, mails "client mystère"}}$$

1.6.5.3.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Reporting » pour les délais de réponse courrier et mail.

1.6.6. Indicateur : IP3-6 Notoriété & visibilité

1.6.6.1. IP3-6a Satisfaction client

1.6.6.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Evaluation de la satisfaction des voyageurs à travers d'une enquête biennale.

Conformité	Situation inacceptable
Satisfaction - Indice de satisfaction $\geq 79\%$	Indice de satisfaction $< 50\%$

1.6.6.1.2. Seuils d'exigence

Indice de satisfaction

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023 - 2029	$x \geq 79\%$	$79\% > x \geq 50\%$	$50\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.6.6.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Calcul de l'échantillonnage selon des données de fréquentation 2022.

1.6.6.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête de satisfaction ».

1.6.6.2. IP3-6b Recommandation

1.6.6.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Evaluation de la recommandation des voyageurs à travers d'une enquête biennale

Conformité	Situation inacceptable
Satisfaction - Indice de recommandation (NPS) ≥ 0	- Indice de recommandation (NPS) < 0

1.6.6.2.2. Seuils d'exigence

Indice de satisfaction

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023 - 2029	$NPS \geq 0$		$NPS < 0$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.6.6.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Calcul de l'échantillonnage selon des données de fréquentation 2022.

1.6.6.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête de satisfaction »

1.7. IP4 Exploitation des services complémentaires de mobilité

1.7.1. Indicateur : IP4-1 Comportement commercial

1.7.1.1. IP4-1a Qualité de l'accueil à la Maison de la Mobilité

1.7.1.1.1. Service de référence et situations inacceptables

Le service rendu du conducteur au regard de l'accueil, de la prise en charge et du renseignement des voyageurs à l'agence commerciale.

Conformité	Situation inacceptable
Courtoisie : <ul style="list-style-type: none">- Attitude de l'agent commercial correcte et polie- Attention portée au client : « bonjour » ou regard porté au client.	Absence de réponse ou d'attention portée au client. Agressivité verbale ou physique envers un usager ou toute autre personne durant son service
Accueil <ul style="list-style-type: none">- Respect des horaires d'ouverture- 1^{er} contact entre l'entrée à la Maison de la Mobilité et une personne de la MMT ≤ 5 min (hors période d'inscription scolaire)- Accueil adapté aux PMR	Horaires d'ouverture non respectés 1 ^{er} contact avec une personne de la Maison de la Mobilité > 5 min Pas d'accueil PMR possible
Titres de transport : <ul style="list-style-type: none">- Vente de titre assurée- Rendue de monnaie assurée (limite billet de 20€ inclus)	Pas de titre à vendre Non perception du montant du titre ou rendu de monnaie impossible.
Marque TAC : <ul style="list-style-type: none">- Tenue référencée propre et portée de façon décente	Couleur non-conforme, tenue sale

Information des voyageurs :

En situation normale et perturbée : les agents commerciaux sont disponibles pour renseigner et informer les voyageurs :

- Information des usagers sur l'ensemble des offres de mobilités
- Orientations le cas échéant vers les services compétents
- Accompagnement administratif des usagers pour l'établissement des cartes de transport et autres démarches
- Réservation des services de mobilité (TSR, location vélos / trottinettes, covoiturage, transport solidaires)
- Gestion des locations de vélos / trottinettes
- Recherche / choix d'itinéraires
- Les horaires
- Les perturbations éventuelles
- Les tarifs
- Les conditions d'inscription aux transports scolaires

Réponse incomplète
Aucune information transmise
Ne pas être disponible pour renseigner le client
Refuser de renseigner le client

1.7.1.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023	$x \geq 92\%$	$92\% > x \geq 87\%$	$87\% > x$
2025	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 90\%$	$90\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	6%	3%	0%

1.7.1.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

2 évaluations mensuelles de la Maison de la Mobilité.

Lors des évaluations les 20 items du service de référence ci-dessus sont mesurés.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{120 (2 \text{ évaluations} \times 20 \text{ items} \times 3 \text{ mois})}$$

1.7.1.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ».

1.7.1.2. IP4-1b Qualité de l'accueil à la vélostation et aux P+R

Le service rendu par l'agent d'accueil de la vélostation et des P+R.

Conformité	Situation inacceptable
Vélostation	
Courtoisie : <ul style="list-style-type: none"> - Attitude de l'agent d'accueil correcte et polie - Attention portée au client : « bonjour ». 	Pénalité : Lorsque l'agent a un comportement agressif avec un usager : 500 € par occurrence
Marque TAC : <ul style="list-style-type: none"> - Tenue référencée propre et portée de façon décente 	Tenue sale, non référencée
Information – conseil des voyageurs : <ul style="list-style-type: none"> - Renseignement de l'usager sur l'utilisation des vélos, des trottinettes et des accessoires mis à disposition au sein de la vélostation. - - Conseil sur le choix du vélo - - Conseil pour les réglages et la réparation du matériel de la vélostation - - Conseil sur les acheminements grands axes vélos (cf. données dans le flyer vélo) - - Conseil sur l'entretien et prise de rdv pour l'entretien fait par le technicien 	Aucune information transmise Ne pas être disponible pour renseigner le client Refuser de renseigner le client
P+R (uniquement si présence de personnel)	
Courtoisie : <ul style="list-style-type: none"> - Attitude de l'agent d'accueil correcte et polie - Attention portée au client : « bonjour ». 	Pénalité : Lorsque l'agent a un comportement agressif avec un usager : 500 € par occurrence
Marque TAC : <ul style="list-style-type: none"> - Tenue référencée propre et portée de façon décente 	Tenue sale, non référencée
Vente de titre <ul style="list-style-type: none"> - Il dispose du stock de titres nécessaires et il a la capacité de rendre la monnaie. 	Pas de titre à vendre Non perception du montant du titre ou rendu de monnaie impossible.
Information – conseil des voyageurs : <ul style="list-style-type: none"> - Il est également en mesure de renseigner l'usager sur un demande de déplacements 	Aucune information transmise Ne pas être disponible pour renseigner le client Refuser de renseigner le client

1.7.1.2.1. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 87\%$	$87\% > x$
2026-2029	$x \geq 96\%$	$96\% > x \geq 90\%$	$90\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	5%	2,5%	0%

1.7.1.2.2. Echantillonnage et calcul des résultats

1 évaluation mensuelle de la vélostation et des P+R en service.

Le ou les P+R non mis en service ne feront pas l'objet de mesures.

Résultat trimestriel

$$= \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{(1 \text{ vélostation} \times \text{nombre d'items évalués}) + (\text{nombre de P + R en service} \times 5 \text{ items évalués}) \times 3 \text{ mois}}$$

1.7.1.2.3. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère » avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.

1.7.2. Indicateur : IP4-2 Qualité et entretien des matériels

1.7.2.1. IP4-2a Vélos classiques

L'état et l'entretien des vélos classiques

Conformité	Situation inacceptable
Confort : <ul style="list-style-type: none"> - Selle confortable - Selle en bon état - Matériel exempt de sallissures importantes 	Pénalité : - Matériel proposé à un usager au départ de la vélostation présentant 2 des 8 éléments mentionnés ci-contre non satisfaisant : 100 € par occurrence
Fonctionnement <ul style="list-style-type: none"> - Absence de bruit ou élément qui force dans le pédalier - Absence de problème au changement de vitesse 	
Sécurité <ul style="list-style-type: none"> - Freins avant et arrière efficaces et silencieux - Pneus convenablement gonflés - Disponibilité des accessoires obligatoires et leur propreté 	

1.7.2.1.1. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	x ≥ 99%	99% > x ≥ 90%	90% > x
% intéressement trimestriel de l'indicateur	5%	2,5%	0%

1.7.2.1.2. Echantillonnage et calcul des résultats

1 évaluation trimestrielle de 10 vélos classiques (vélos et vélos pliant).

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{1 \text{ évaluation} \times 10 \text{ vélos} \times 8 \text{ items évalués}}$$

1.7.2.1.3. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ». Ces contrôles aléatoires sont effectués au sein du Point Vélo et de la remis rez-de-chaussée avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.

1.7.2.2. IP4-2b Matériel à assistance électrique

L'état et l'entretien des matériels à assistance électrique

Conformité	Situation inacceptable
Confort : <ul style="list-style-type: none"> - Selle confortable - Selle en bon état - Matériel exempt de salissures importantes 	Pénalité : <ul style="list-style-type: none"> - Matériel proposé à un usager au départ de la vélostation présentant 2 des 9 éléments (hors charge de la batterie) mentionnés ci-contre non satisfaisant : 100 € par occurrence - Matériel proposé à un usager au départ de la vélostation présentant une batterie non totalement chargée : 100 € par occurrence
Fonctionnement <ul style="list-style-type: none"> - Absence de bruit ou élément qui force dans le pédalier - Absence de problème au changement de vitesse - Batterie chargée au maximum 	
Sécurité <ul style="list-style-type: none"> - Freins avant et arrière efficaces et silencieux - Pneus convenablement gonflés - Disponibilité des accessoires obligatoires et leur propreté 	

1.7.2.2.1. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 99\%$	$99\% > x \geq 90\%$	$90\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	5%	2,5%	0%

1.7.2.2.2. Echantillonnage et calcul des résultats

1 évaluation trimestrielle de 24 matériels à assistance électrique (VAE, trottinette, vélo pliant électrique, vélo cargo).

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{1 \text{ évaluation} \times 24 \text{ matériels} \times 9 \text{ items évalués}}$$

1.7.2.2.3. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère ». Ces contrôles aléatoires sont effectués au sein du Point Vélo et de la remis rez-de-chaussée avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.

1.7.3. Indicateur : IP4-3 P+R

1.7.3.1. IP4-3a Disponibilité des équipements P+R

Indicateur effectif seulement à partir de la mise en service des P+R

Conformité	Situation inacceptable
<ul style="list-style-type: none"> - Barrières d'entrée et de sortie - Lecteurs de carte d'abonnement - Lecteur de titres en sortie 	<p>Pénalité : Usager bloqué pour entrer ou sortir sans intervention pendant plus de 20 minutes : 1000 € par occurrence</p>

1.7.3.1.1. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
2026-2029	$x \geq 96\%$	$96\% > x \geq 90\%$	$90\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	5%	2,5%	0%

1.7.3.1.2. Echantillonnage et calcul des résultats

1 évaluation mensuelle des P+R en service.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{3 \text{ items évalués} \times \text{nombre de P + R en service} \times 3 \text{ mois}}$$

1.7.3.1.3. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère » avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.

1.7.3.2. IP4-3b Etat de propreté des P+R

Indicateur effectif seulement à partir de la mise en service des P+R

Conformité	Situation inacceptable
<p>Etat d'entretien et de propreté satisfaisant des parties accessibles au public ou visibles par le public :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sols balayés et exempts de salissures importantes (hors problèmes d'usure) - Locaux rangés, absence de désordre, documents destinés du public disponibles et bien rangés - Abords des équipements propres exempts de papiers et salissures 	<p>Pénalité :</p> <p>Etat d'entretien très dégradé apprécié sur la base d'un référentiel établi contradictoirement entre l'Autorité Organisatrice et le délégataire : 250 € par occurrence</p>

1.7.3.2.1. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023-2025	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
2026-2029	$x \geq 96\%$	$96\% > x \geq 90\%$	$90\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	5%	2,5%	0%

1.7.3.2.2. Echantillonnage et calcul des résultats

1 évaluation mensuelle des P+R en service.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{3 \text{ items évalués} \times \text{nombre de P + R en service} \times 3 \text{ mois}}$$

1.7.3.2.3. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère » avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.

1.7.4. Indicateur : IP4-4 Consigne à vélos

1.7.4.1. IP4-4a Propreté des consignes et casiers à vélos

1.7.4.1.1. Service de référence et situations inacceptables

La propreté des parcs à vélos.

Conformité	Situation inacceptable
Structure intérieure / extérieure <ul style="list-style-type: none">- Propre, entretenu- Absence d'autocollant- Absence de tag, graffiti- Arceaux ou système d'accroche propre- Absence de débris	Non-respect des critères ci-contre Pénalité : <ul style="list-style-type: none">- présence de salissures anciennes : 250 € par occurrence

1.7.4.1.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.7.4.1.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Ensemble des consignes à vélos évalué mensuellement.

$$\text{Résultat trimestriel} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{\sum \text{consigne et casiers à vélos} \times 5 \text{ items} \times 3 \text{ mois}}$$

1.7.4.1.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

1.7.4.2. IP4-4b Etat des consignes et casiers à vélos

1.7.4.2.1. Service de référence et situations inacceptables

Etat des parcs à vélos.

Conformité	Situation inacceptable
Structure intérieure / extérieure <ul style="list-style-type: none"> - Structure non dégradée - Structure non rayée - Porte non dégradée - Porte non rayée - Porte fonctionnelle 	Non-respect des critères ci-contre
Accessibilité des casiers de la consigne à vélos <ul style="list-style-type: none"> - Les casiers ne sont pas encombrés 	Pénalité : - Usager bloqué pour entrer ou sortir de la consigne à vélos pendant plus de 20 minutes : 1000 € par occurrence

1.7.4.2.2. Seuils d'exigence

Années	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
2023	$x \geq 95\%$	$95\% > x \geq 85\%$	$85\% > x$
% intéressement trimestriel de l'indicateur	1%	0,5%	0%

1.7.4.2.3. Echantillonnage et calcul des résultats

Ensemble des parcs à vélos évalué mensuellement.

$$\text{Résultat trimestre} = \frac{\sum \text{items conformes du trimestre}}{\sum \text{consignes et casiers à vélos} \times 6 \text{ items} \times 3 \text{ mois}}$$

1.7.4.2.4. Principe de la mesure

La méthode est de type « Enquête client mystère »

Indicateur de Performance	Famille d'indicateur	Indicateur	Valeur d'objectif	Méthode de mesure	Mesure SCAT	Périodicité de calcul de l'indicateur	Intéressement 2023	Intéressement 2025	Intéressement 2026	Intéressement 2027	Pénalité	Informations complémentaires
IP1 - Exploitation des services de transports collectifs	IP 1-1 Efficacité du service	IP1-1a Disponibilité du service	Le nombre de courses entièrement réalisées est égal à 99,5% de l'offre programmée.	Données transmises dans le tableau de bord trimestriel. La méthode est de type « reporting » issue des données SAE + contrôle aléatoire ou en temps réel de l'Autorité Organisatrice. Le cas échéant, données issues des déclarations du délégataire à partir de sa main courante ou de celle des sous-traitants. Le Délégataire déduira, en les justifiant, les courses non réalisées pour des raisons extérieures à sa responsabilité.	/	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat $x \geq 99,5\%$ Intéressement : 5% Niveau 2 : Résultat compris entre $99,5\% > x \geq 94,5\%$ Intéressement : 2,5% Niveau 3 : Résultat $94,5\% > x$ Intéressement : 0%				Pénalité : 1 000€ par occurrence pour une non-réalisation d'une course sans information transmise aux voyageurs	Données transmises dans le tableau de bord trimestriel
IP1 - Exploitation des services de transports collectifs	IP 1-1 Efficacité du service	IP1-1b Ponctualité / régularité bus (yc services à vocation scolaire)	Le respect des horaires de départ de terminus et des arrêts, hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation. Départ des arrêts : H-2min et \leq H+ 5 min par rapport à l'horaire théorique (hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation)	Données issues du SAEIV. Le cas échéant, données issues des déclarations du délégataire à partir de sa main courante ou de celle des sous-traitants. Responsable de la production de la donnée : délégataire (+ contrôle aléatoire ou en temps réel de l'Autorité Organisatrice). Le Délégataire déduira, en les justifiant, les courses en retard (avec justification) pour des raisons extérieures à sa responsabilité (travaux, événements climatiques, événements exceptionnels...). Les pénalités ne s'appliqueront pas dans le cadre de ces événements exceptionnels ou travaux.	/	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat $x \geq 87\%$ Intéressement : 4% Niveau 2 : Résultat compris entre $87\% > x \geq 81\%$ Intéressement : 2% Niveau 3 : Résultat $81\% > x$ Intéressement : 0%	Niveau 1 : Résultat $\geq 88\%$ Intéressement : 4% Niveau 2 : Résultat compris entre $88\% > x \geq 82\%$ Intéressement : 2% Niveau 3 : Résultat $82\% > x$ Intéressement : 0%		Niveau 1 : Résultat $\geq 89\%$ Intéressement : 4% Niveau 2 : Résultat compris entre $89\% > x \geq 83\%$ Intéressement : 2% Niveau 3 : Résultat $83\% > x$ Intéressement : 0%	Pénalité : 500€ par occurrence pour : -un départ en avance de plus de 2 min à un point d'arrêt -un retard de plus de 10 min non justifié à un point d'arrêt du fait du délégataire	La méthode est de type « reporting » issue des données SAE. Données transmises dans le tableau de bord trimestriel : fourniture des données détaillées (heures théoriques/ heures réelles de passage)
IP1 - Exploitation des services de transports collectifs	IP 1-1 Efficacité du service	IP1-1c Réalisation du service TAD - Proxi	Le respect des horaires hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation. TAD : Départ des arrêts : -H-2min et \leq H+ 5 min par rapport à l'horaire théorique (hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation)	Données issues du logiciel de réservation TAD. Responsable de la production de la donnée : délégataire (+ contrôle aléatoire ou en temps réel de l'Autorité Organisatrice). Le Délégataire déduira, en les justifiant, les courses en retard (avec justification) pour des raisons extérieures à sa responsabilité (travaux, événements climatiques, événements exceptionnels...). Les pénalités ne s'appliqueront pas dans le cadre de ces événements exceptionnels ou travaux.	/	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat $x \geq 87\%$ Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre $87\% > x \geq 81\%$ Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat $81\% > x$ Intéressement : 0%	Niveau 1 : Résultat $\geq 88\%$ Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre $88\% > x \geq 82\%$ Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat $82\% > x$ Intéressement : 0%		Niveau 1 : Résultat $\geq 89\%$ Intéressement : 4% Niveau 2 : Résultat compris entre $89\% > x \geq 83\%$ Intéressement : 2% Niveau 3 : Résultat $83\% > x$ Intéressement : 0%	Pénalité : 500€ par occurrence pour : -passage en avance (tolérance de 2 minute) -retard supérieur à 15 min du fait du délégataire	La méthode est de type « reporting » issue des données SAE. Données transmises dans le tableau de bord trimestriel : fourniture des données détaillées (heures théoriques/ heures réelles de passage)
IP1 - Exploitation des services de transports collectifs	IP 1-1 Efficacité du service	IP1-1d Réalisation du service TPMR - Handi	Le respect des horaires hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation. TPMR : Départ des arrêts : \geq H -10min et \leq H+ 10 min par rapport à l'horaire théorique (hors lignes affectées par des travaux ou tout événement exceptionnel perturbant la circulation)	Données issues du logiciel de réservation TAD. Responsable de la production de la donnée : délégataire (+ contrôle aléatoire ou en temps réel de l'Autorité Organisatrice). Le Délégataire déduira, en les justifiant, les courses en retard (avec justification) pour des raisons extérieures à sa responsabilité (travaux, événements climatiques, événements exceptionnels...). Les pénalités ne s'appliqueront pas dans le cadre de ces événements exceptionnels ou travaux.	/	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat $x \geq 95\%$ Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre $95\% > x \geq 85\%$ Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat $85\% > x$ Intéressement : 0%		Niveau 1 : Résultat $\geq 96\%$ Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre $96\% > x \geq 86\%$ Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat $86\% > x$ Intéressement : 0%			La méthode est de type « reporting » issue des données SAE. Données transmises dans le tableau de bord trimestriel : fourniture des données détaillées (heures théoriques/ heures réelles de passage)
IP1 - Exploitation des services de transports collectifs	IP 1-1 Efficacité du service	IP1-1e Engagement taux de refus TAD - Proxi	Taux de refus TAD définis ci-après	Données issues du logiciel de réservation TAD.	/	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat $x = 0\%$ Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre $3\% \geq x > 0\%$ Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat $x > 3\%$ Intéressement : 0%					
IP1 - Exploitation des services de transports collectifs	IP 1-1 Efficacité du service	IP1-1f Engagement taux de refus TPMR - Handi	Taux de refus TAD PMR définis ci-après	Données issues du logiciel de réservation TAD.	/	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat $x \geq 1,5\%$ Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre $2\% \geq x > 1,5\%$ Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat $x > 2\%$ Intéressement : 0%			Niveau 1 : Résultat $x \geq 1,3\%$ Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre $1,8\% \geq x > 1,3\%$ Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat $x > 1,8\%$ Intéressement : 0%		
IP1 - Exploitation des services de transports collectifs	IP 1-2 Qualité de conduite	IP1-2a Qualité de la conduite	Le conducteur respecte les interdictions suivantes : -Téléphone ou radio téléphone en main, ou oreillette pendant la conduite -Radio allumée (TAD)	La méthode est de type « Enquête client mystère ». Sont évalués mensuellement : •10 bus différents de ligne régulière sur un parcours comprenant 5 arrêts •1 véhicule TAD •1 véhicule TAD PMR Pour chaque bus évalué, les 2 items du service de référence sont mesurés.	/	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat $x \geq 95\%$ Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre $95\% > x \geq 88\%$ Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat $88\% > x$ Intéressement : 0%					

<p>IP1 - Exploitation des services de transports collectifs</p>	<p>IP 1-2 Qualité de conduite</p>	<p>IP1-2b Adaptation de la vitesse</p>	<p>Le conducteur respecte et anticipe la vitesse en fonction de l'environnement : Adaptation de la vitesse (pour 50% du résultat) : -Allure adaptée au profil et à l'environnement de la ligne : sorties d'école, passage piétons, passage à niveau... -Accélération, freinage et changement de direction en tenant compte des personnes qui sont dans le véhicule, anticipe dans sa conduite les feux rouges, stop ou obstacles sur la route. Qualité d'accostage (pour 50% du résultat) : -Approche aux arrêts à allure réduite</p>	<p>La méthode est de type « Enquête client mystère ». Est exonérée toute situation de freinage d'urgence</p>	<p>Sont évalués mensuellement : •10 bus différents de ligne régulière sur un parcours comprenant 5 arrêts •1 véhicule Proxi'Tac •1 véhicule Handi'Tac Pour chaque bus évalué, les 2 items du service de référence sont mesurés.</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat $x \geq 95\%$ Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre $95\% > x \geq 85\%$ Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat $85\% > x$ Intéressement : 0%</p>	<p>Pénalité : 1 000€ par occurrence Arrêt brusque avec chute de voyageurs sans raison de sécurité</p>
<p>IP1 - Exploitation des services de transports collectifs</p>	<p>IP 1-2 Qualité de conduite</p>	<p>IP1-2c Alignement au trottoir</p>	<p>Le voyageur monte ou descend de l'autobus sans devoir poser un pied sur la chaussée aux points d'arrêt non occupés par du stationnement illégal, des travaux et autres gênes (objet sur la chaussée, travaux, inondation, verglas...) Alignement au trottoir pour toutes les portes -Montée (par la porte avant ou les portes arrière lorsque équipées de valideurs) et descente (par la ou les portes arrière) sur le trottoir</p>	<p>La méthode est de type « Enquête client mystère ». Situation exonérée : impossibilité technique d'arrêt au trottoir (travaux, stationnement gênant ou autre gêne, ...)</p>	<p>Echantillonnage et calcul des résultats Sont évalués mensuellement : •10 bus différents de ligne régulière sur un parcours comprenant 5 arrêts •1 véhicule Proxi'Tac •1 véhicule Handi'Tac Pour chaque arrêt évalué, la montée (par la porte avant) et la descente (par les portes arrière) sont évalués.</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat $x \geq 95\%$ Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre $95\% > x \geq 85\%$ Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat $85\% > x$ Intéressement : 0%</p>	
<p>IP1 - Exploitation des services de transports collectifs</p>	<p>IP 1-2 Qualité de conduite</p>	<p>IP1-2d Montée / descente du bus</p>	<p>Le conducteur s'assure de la bonne montée ou descente des clients avant la fermeture des portes. Montée des clients : -Aucun client n'est bousculé par la fermeture de la porte lors de la montée dans le bus Descente des clients : -Aucun client n'est bousculé par la fermeture de la porte lors de sa descente du bus -Aucun client ne reste bloqué plus d'1 minute dans le bus alors que l'arrêt a été demandé et que le bus est à l'arrêt</p>	<p>La méthode est de type « Enquête client mystère ». Situation exonérée : certaines situations comme les dessertes d'établissements scolaires.</p>	<p>10 bus différents sont évalués mensuellement sur un parcours comprenant 5 arrêts. Pour chaque arrêt évalué, la montée (par la porte avant) et la descente (par les portes arrière) sont évalués.</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat $x \geq 95\%$ Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre $95\% > x \geq 85\%$ Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat $85\% > x$ Intéressement : 0%</p>	
<p>IP1 - Exploitation des services de transports collectifs</p>	<p>IP1-3 Sécurité</p>	<p>IP1-3a Sécurité routière</p>	<p>Le taux d'accidents routier responsable. Accident où la responsabilité du conducteur ou du délégataire est engagée dans la limite de 3 / 100 000 km</p>	<p>La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord trimestriel. Sont pris en compte les sinistres 100% responsable, <u>déclarés à l'assurance</u></p>	<p>/</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat $3 / 100\ 000\text{km} \geq x$ Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre $3,5 / 100\ 000\text{km} \geq x > 3 / 100\ 000\text{km}$ Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat $x > 3,5 / 100\ 000\text{km}$ Intéressement : 0%</p>	<p>La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord trimestriel.</p>
<p>IP1 - Exploitation des services de transports collectifs</p>	<p>IP1-3 Sécurité</p>	<p>IP1-3b Sécurité des voyageurs</p>	<p>Les accidents et les blessures occasionnés aux voyageurs pendant leur trajet en bus. Blessure ou accident occasionné aux voyageurs pendant leur trajet en bus dans la limite de 3 / 100 000 km.</p>	<p>La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord trimestriel. Sont pris en compte les sinistres 100% responsable, déclarés à l'assurance</p>	<p>/</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat $3 / 100\ 000\text{km} \geq x$ Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre $3,5 / 100\ 000\text{km} \geq x > 3 / 100\ 000\text{km}$ Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat $x > 3,5 / 100\ 000\text{km}$ Intéressement : 0%</p>	
<p>IP1 - Exploitation des services de transports collectifs</p>	<p>IP1-4 Sûreté</p>	<p>IP1-4a Fraude perçue</p>	<p>Taux de fraude mesuré inférieur aux objectifs Le contrôle doit être effectué sur l'ensemble des lignes et services en fonction de leur volume de fréquentation et doit couvrir l'ensemble du ressort territorial et des périodes (jour de semaine, samedi, dimanche, période scolaire, vacances...) Les lieux où les contrôles sont réalisés sont répertoriés par quartiers importants pour chacune des communes et sont représentés graphiquement dans le cadre du rapport annuel d'activités. Le détail des fraudes constatées (nombre et type d'infractions) et le nombre de procès-verbaux (émis, recouvrés) est indiqué dans le tableau de bord. Sur demande de l'Autorité Organisatrice, le Délégataire fournira les éléments prévisionnels de contrôle pour que celle-ci puisse, le cas échéant, assister à l'opération.</p>	<p>La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord trimestriel. La fraude perçue est mesurée à partir des contrôles effectués par l'exploitant. Elle est constituée à partir des résultats du travail des contrôleurs.</p>	<p>/</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat $4\% \geq x$ Intéressement : Non soumis Niveau 2 : Résultat compris entre $7\% \geq x > 4\%$ Intéressement : Non soumis Niveau 3 : Résultat $x > 7\%$ Intéressement : Non soumis</p>	<p>La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord trimestriel.</p>

<p>IP1 - Exploitation des services de transports collectifs</p>	<p>IP1-4 Sûreté</p>	<p>IP1-4b Taux de contrôle</p>	<p>Limiter la fraude par des actions de contrôle régulières Ensemble des lignes -Contrôle visuel des titres par les conducteurs -Contrôle des titres par les contrôleurs</p>	<p>La méthode est de type « Reporting » par le tableau de bord trimestriel.</p>	<p>/</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat $x \geq 1\%$ Intéressement : 2%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre $0,5\% \geq x > 1\%$ Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 3 : Résultat $0,5\% > x$ Intéressement : 0%</p>
---------------------------------------------------------------------------------	-------------------------	------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	----------	----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Indicateur de Performance	Famille d'indicateur	Indicateur	Valeur d'objectif	Méthode de mesure	Mesure SCAT	Périodicité de calcul de l'indicateur	Intéressement 2023	Intéressement 2025	Intéressement 2026	Intéressement 2027	Pénalité	Informations complémentaires
IP2 Entretien des biens	IP2-1 Etat et propreté des véhicules	IP2-1a Propreté	Le voyageur emprunte des véhicules propres. <u>Propreté intérieure</u> Plancher -< 4 débris -< 2 autocollants -< 3 laches supérieures à feuille A5 -Sol propre, non gras, non glissant, non collant Barre de maintien -Propre, non collante Vitres ou portes intérieures -Propres, ou sales ou grasses sur surface inférieure à une feuille A4 Panneaux intérieurs -Non taggués Sièges -Non taggués -Non tachés Zone conducteur -Pare-brise intérieur propre, non-gras, transparent -Cabine propre ou non poussiéreuse Ambiance -Absence de mauvaise odeur Nettoyage / désinfection <u>Propreté extérieure</u> Vitres ou portes extérieures -Sales ou grasses sur surface inférieure à une feuille A4 Carrosserie, caisse, panneaux publicitaires -Propre (sale sur une surface inférieure à une feuille A4) -Absence de trace de carburant à proximité des bouchons de remplissage -Absence de trace de boue	La méthode est de type « client mystère ». Contrôle effectué en sortie de dépôt ou dans les deux heures suivant la mise en ligne. Exonération en cas d'événement climatique exceptionnel (gel, neige, inondation, travaux...).	10 bus différents sont évalués mensuellement en sortie de dépôt. Dans le cas d'une dégradation nécessitant une réparation, le délégataire informe Annemasse Agglomération. Cette information déclenche la neutralisation de la mesure pendant 30 jours calendaires en cas de contrôle. Si des mesures sur un indicateur sont neutralisées par Annemasse Agglomération alors celles-ci seront considérées « conforme » et seront comptabilisées comme tel dans le mode de calcul.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 87,5% Intéressement Propreté intérieure : 2,5% Intéressement Propreté extérieure : 2,5% Niveau 2 : Résultat compris entre 87,5% > x ≥ 85% Intéressement Propreté intérieure : 1,75% Intéressement Propreté extérieure : 1,75% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement Propreté intérieure : 0% Intéressement Propreté extérieure : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement Propreté intérieure : 2,5% Intéressement Propreté extérieure : 2,5% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 87,5% Intéressement Propreté intérieure : 1,75% Intéressement Propreté extérieure : 1,75% Niveau 3 : Résultat 87,5% > x Intéressement Propreté intérieure : 0% Intéressement Propreté extérieure : 0%			La méthode est de type « client mystère ». Contrôle effectué en sortie de dépôt ou dans les deux heures suivant la mise en ligne. Exonération en cas d'événement climatique exceptionnel (gel, neige, inondation, travaux...).
IP2 Entretien des biens	IP2-1 Etat et propreté des véhicules	IP2-1b Etat	Le voyageur emprunte des véhicules en bon état. <u>Etat intérieur</u> Plancher -Surface plane -Absence de décollement Barre de maintien -En bon état Vitres ou portes intérieures -Non rayées, non gravées Panneaux intérieurs -Non dégradés. -Absence de coup -Absence de brûlure Éclairage intérieur -Fonctionnel Sièges -Non déchirés -Absence de brûlure Zone conducteur -Pare-brise non rayé, non fissuré, non cassé, sans impact <u>Etat extérieur</u> Vitres ou portes extérieures -Vitres ou portes non rayées, non cassées Carrosserie, caisse -Bon état de la carrosserie, caisse -Bon état de la livrée Système de signalisation -Bon état des feux	La méthode est de type « client mystère ». Contrôle effectué en sortie de dépôt ou dans les deux heures suivant la mise en ligne. Exonération en cas d'événement climatique exceptionnel (gel, neige, inondation, travaux...).	10 bus différents sont évalués mensuellement en sortie de dépôt. Dans le cas d'une dégradation nécessitant une réparation, le délégataire informe Annemasse Agglomération. Cette information déclenche la neutralisation de la mesure pendant 30 jours calendaires en cas de contrôle. Si des mesures sur un indicateur sont neutralisées par Annemasse Agglomération alors celles-ci seront considérées « conforme » et seront comptabilisées comme tel dans le mode de calcul.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 87,5% Intéressement Etat intérieure : 2,5% Intéressement Etat extérieure : 2,5% Niveau 2 : Résultat compris entre 87,5% > x ≥ 85% Intéressement Etat intérieure : 1,75% Intéressement Etat extérieure : 1,75% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement Etat intérieure : 0% Intéressement Etat extérieure : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement Etat intérieure : 2,5% Intéressement Etat extérieure : 2,5% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 87,5% Intéressement Etat intérieure : 1,75% Intéressement Etat extérieure : 1,75% Niveau 3 : Résultat 87,5% > x Intéressement Etat intérieure : 0% Intéressement Etat extérieure : 0%		Pénalité : 250€ par occurrence pour Etat d'entretien très dégradé apprécié sur la base d'un référentiel établi contradictoirement entre l'Autorité Organisatrice et le délégataire Pénalité : 1 000€ par occurrence pour : Véhicule présentant des pièces prêtes à se séparer du véhicule	La méthode est de type « client mystère ». Contrôle effectué en sortie de dépôt ou dans les deux heures suivant la mise en ligne. Exonération en cas d'événement climatique exceptionnel (gel, neige, inondation, travaux...).
IP2 Entretien des biens	IP2-2 Disponibilité des équipements	IP2-2a Etat de fonctionnement	Le bon fonctionnement et la disponibilité des équipements embarqués et des Distributeurs Automatiques de Titres (DAT). Équipements embarqués fonctionnels en sortie de dépôt sur ligne régulière -100% valideurs fonctionnels (2 dans les bus standard, 4 dans les bus articulés) Équipements embarqués intérieurs fonctionnels en sortie de dépôt sur ligne régulière -SAEIV s'allume -Pupitre fonctionnel -Annonce sonore fonctionnelle -Dispositif d'information visuel s'allume -Boutons de demande d'arrêt fonctionnels Équipements embarqués extérieurs fonctionnels en sortie de dépôt sur ligne régulière -Rampe PMR fonctionnelle -Girouette avant s'allume -Girouette latérale s'allume -Girouette arrière s'allume DATT -DATT allumé -Achat de titre possible -Paiement sans contact possible -Rendu de monnaie	La méthode est de type « reporting » issue des données SAE et des contrôles internes, et de type « client mystère ». Les contrôles en sortie de dépôt doivent être faits en collaboration avec le responsable d'exploitation en poste pour éviter de créer du retard en ligne à la prise de service.	10 bus différents (7 standards et 3 articulés) sont évalués mensuellement pour les équipements embarqués, en sortie de dépôt ou dans les deux heures suivant la mise en ligne. 5 DATT différents sont évalués mensuellement. Dans le cas d'un dysfonctionnement ou d'un vandalisme d'un des équipements référencés ci-dessus, le délégataire informe Annemasse Agglomération. Cette information déclenche : -Pour les valideurs : La neutralisation de la mesure pendant 48h en cas de contrôle -Pour les autres équipements embarqués référencés ci-dessus (hors valideur) : La neutralisation de la mesure pendant 5 jours ouvrés en cas de contrôle -Pour les DATT : La neutralisation de la mesure pendant 10 jours ouvrés en cas de contrôle	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement Valdeur : 2% Intéressement Equipements embarqués intérieurs : 2% Intéressement Equipements embarqués extérieur : 2% Intéressement DATT : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 80% Intéressement Valdeur : 1% Intéressement Equipements embarqués intérieurs : 1% Intéressement Equipements embarqués extérieur : 1% Intéressement DATT : 1% Niveau 3 : Résultat 80% > x Intéressement Valdeur : 0% Intéressement Equipements embarqués intérieurs : 0% Intéressement Equipements embarqués extérieur : 0% Intéressement DATT : 0%	Niveau 1 : Résultat x ≥ 92% Intéressement Valdeur : 2% Intéressement Equipements embarqués intérieurs : 2% Intéressement Equipements embarqués extérieur : 2% Intéressement DATT : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 92% > x ≥ 82% Intéressement Valdeur : 1% Intéressement Equipements embarqués intérieurs : 1% Intéressement Equipements embarqués extérieur : 1% Intéressement DATT : 1% Niveau 3 : Résultat 82% > x Intéressement Valdeur : 0% Intéressement Equipements embarqués intérieurs : 0% Intéressement Equipements embarqués extérieur : 0% Intéressement DATT : 0%		Pénalité : pour les valideurs -Non réparation des valideurs après 48 h : 250 € par occurrence -Tous les valideurs en panne de manière simultanée dans un même véhicule : 1 000 € par occurrence	La méthode est de type « reporting » issue des données SAE et des contrôles internes, et de type « client mystère ».	
IP2 Entretien des biens	IP2-3 Propreté et état de la Maison de la Mobilité	IP2-3a Propreté intérieure de la MMT	La propreté de l'agence commerciale. Structure -Murs propres -Sol propre, balayé -Guichets propres -Absence de tag, graffiti Vitrine -Propre, non grasse -Documents destinés au public rangés Porte -Propre, non grasse	La méthode est de type « client mystère ».	2 évaluations mensuelles de l'agence commerciale.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement Propreté : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 94% Intéressement Propreté : 1% Niveau 3 : Résultat 94% > x Intéressement Propreté : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement Etat : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 94% Intéressement Etat : 1% Niveau 3 : Résultat 94% > x Intéressement Etat : 0%		Pénalité : 250€ par occurrence Etat d'entretien très dégradé apprécié sur la base d'un référentiel établi contradictoirement entre l'Autorité Organisatrice et le délégataire	La méthode est de type « client mystère ».
IP2 Entretien des biens	IP2-3 Propreté et état de la Maison de la Mobilité	IP2-3b Etat intérieur de la MMT	Structure -Murs en bon état, absence de trous -Sol non dégradé -Guichets non dégradés -Mobilier (supports d'information, chais -Éclairage fonctionnel Vitrine -Non rayée, non gravée, non fissurée Porte -Non rayée, non gravée, non fissurée	La méthode est de type « client mystère ».	2 évaluations mensuelles de l'agence commerciale.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement Etat : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 94% Intéressement Etat : 1% Niveau 3 : Résultat 94% > x Intéressement Etat : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement Etat : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 94% Intéressement Etat : 1% Niveau 3 : Résultat 94% > x Intéressement Etat : 0%		Pénalité : 250€ par occurrence Etat d'entretien très dégradé apprécié sur la base d'un référentiel établi contradictoirement entre l'Autorité Organisatrice et le délégataire	
IP2 Entretien des biens	IP2-4 Propreté et état des arrêts	IP2-4a Propreté des arrêts	Le voyageur emprunte des arrêts propres. Structure (poteau ou abris bus) -Propre -Absence d'autocollant -Absence de tag, graffiti Support en plexiglass -Propre -Absence d'autocollant, -Absence de graffiti, tag	La méthode est de type « client mystère ». Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des arrêts.	10 arrêts dont 3 abris bus et 7 poteaux différents sont évalués mensuellement. Pour chaque arrêt évalué l'enquêteur vérifie l'intégrité des items du service de référence	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement Propreté : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 85% Intéressement Propreté : 1% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement Propreté : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement Propreté : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 85% Intéressement Propreté : 1% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement Propreté : 0%			La méthode est de type « client mystère ». Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des arrêts.
IP2 Entretien des biens	IP2-4 Propreté et état des arrêts	IP2-4b Etat des arrêts	Le voyageur emprunte des arrêts en bon état. Structure (poteau ou abris bus) -Non rayé, -Non dégradé Support en plexiglass -Non rayé, -Non gravé -Absence de trace de brûlure,	La méthode est de type « client mystère ». Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des arrêts.	10 arrêts dont 3 abris bus et 7 poteaux différents sont évalués mensuellement. Pour chaque arrêt évalué l'enquêteur vérifie l'intégrité des items du service de référence	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement Propreté : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 85% Intéressement Propreté : 1% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement Propreté : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement Propreté : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 85% Intéressement Propreté : 1% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement Propreté : 0%			



Indicateur de Performance	Famille d'indicateur	Indicateur	Valeur d'objectif	Méthode de mesure	Mesure SCAT	Périodicité de calcul de l'indicateur	Intéressement 2023	Intéressement 2025	Intéressement 2026	Intéressement 2027	Pénalité	Informations complémentaires	
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-1 Information à bord des véhicules	IP3-1a Information embarquée statique à bord des véhicules	L'information dans les véhicules en exploitation est conforme lorsqu'elle est à jour, correcte et lisible à l'intérieur des véhicules. A bord - Plans/schémas de ligne disponibles et lisibles - Prix des titres vendus à bord disponible et lisible - Consigne ou pictogramme de sécurité disponible et lisible - Pictogramme "Places réservées" - Information temporaire (si présent dans le dos chauffeur) disponible et lisible - Conditions d'utilisation / extrait du règlement de service / fiche technique du service disponibles et lisibles - Présence de fiches horaires à jour (hors période de changement d'offre et/ou de grille tarifaire : 15 jours avant et 15 jours après)	La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des bus.	10 bus différents sont évalués mensuellement (7 standards et 3 articules) Pour chaque bus évalué, les 10 items du service de référence sont mesurés.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 90% Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 91% Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat 91% > x Intéressement : 0%		Pénalité : - En cas de situation perturbée prévue sur la ligne ou le service, pas d'information spécifique du voyageur sur l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation par affichage à bord des véhicules : 500 euros par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des bus.	
		IP3-1b Information embarquée dynamique à bord des véhicules	Disponibilité et exactitude des informations diffusées en temps réel à bord du véhicule : Le voyageur dispose d'une information dynamique spécifique à bord des véhicules équipés d'un SAEIV. L'information dans les véhicules équipés est conforme lorsqu'elle est disponible et lisible, qu'il s'agisse de l'information, sous forme visuelle ou sonore, relative au voyage. Afficheur intérieur (bandeau temps réel) : - Indication du prochain arrêt - Indication du terminus - Indication de « l'arrêt demandé » Annonces vocales : - Annonce du prochain point d'arrêt - Annonce du terminus Information sonore : - "Bip" audible lors de la fermeture des portes Extérieur : - Girouette avant avec le n° de ligne et le nom du terminus - Girouette latérale avec le n° de ligne et le nom du terminus - Girouette arrière ou indicateur de ligne fonctionnelle L'information donnée aux voyageurs pour faciliter leurs parcours en cas de situation perturbée. Une situation perturbée imprévue est un événement dont l'entreprise a connaissance depuis moins de 24h et qui n'est pas de son fait (éléments extérieurs, intempéries, accidents, travaux non déclarés ...) entraînant des retards de plus de 30 minutes ou une modification de desserte pendant au moins 2 heures. Une situation perturbée imprévue qui dure plus de 24h devient une situation perturbée prévue et doit être traitée comme telle. En cas de situation de perturbation prévue : - 1) SAEIV ou affiches installées dans les véhicules à l'intérieur des cadres réservés à l'information des voyageurs au moins 24h à l'avance.	La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des bus. -> Pour les situations perturbées prévues Pour chaque bus évalué l'enquêteur vérifie si une situation perturbée est en cours et est affichée dans le véhicule. Dans le cas d'une situation perturbée prévue les 7 items du service de référence sont évalués	10 bus différents, équipés du SAEIV, sont évalués mensuellement. Pour chaque bus évalué, les 9 items du service de référence sont mesurés. La mesure n'est pas prise en compte si pour des raisons techniques indépendantes du périmètre d'action de TP2A, le système embarqué ne reçoit plus les informations (zone dont la réception radio est altérée par une modification de l'environnement : chantiers, échafaudage, ...) ou dans le cas d'une installation en cours du dispositif sonore et / ou visuel.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 88% Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat 88% > x Intéressement : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 97% Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 97% > x ≥ 90% Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%		Pénalité : - absence de tout appareil fonctionnel indiquant la direction du véhicule sans mesure palliative : 500 € par occurrence - absence d'annonces sonores et visuelles : 500 € par occurrence La mesure n'est pas prise en compte si pour des raisons techniques indépendantes du périmètre d'action de TP2A, le système embarqué ne reçoit plus les informations (zone dont la réception radio est altérée par une modification de l'environnement : chantiers, échafaudage, ...) ou dans le cas d'une installation en cours du dispositif sonore et / ou visuel.	La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur les bus déclarés équipés du système d'information sonore et visuelle embarqué. La mesure n'est pas prise en compte si pour des raisons techniques indépendantes du périmètre d'action de TP2A, le système embarqué ne reçoit plus les informations (zone dont la réception radio est altérée par une modification de l'environnement : chantiers, échafaudage, ...) ou dans le cas d'une installation en cours du dispositif sonore et / ou visuel.	
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-1 Information à bord des véhicules	IP3-1c Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue	Une situation perturbée imprévue est un événement dont l'entreprise a connaissance depuis moins de 24h et qui n'est pas de son fait (éléments extérieurs, intempéries, accidents, travaux non déclarés ...) entraînant des retards de plus de 30 minutes ou une modification de desserte pendant au moins 2 heures. Une situation perturbée imprévue qui dure plus de 24h devient une situation perturbée prévue et doit être traitée comme telle. En cas de situation de perturbation prévue : - 1) SAEIV ou affiches installées dans les véhicules à l'intérieur des cadres réservés à l'information des voyageurs au moins 24h à l'avance.	La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des bus. -> Pour les situations perturbées prévues Pour chaque bus évalué l'enquêteur vérifie si une situation perturbée est en cours et est affichée dans le véhicule. Dans le cas d'une situation perturbée prévue les 7 items du service de référence sont évalués	10 bus différents (7 standards et 3 articules) sont évalués mensuellement.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 85% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 85% > x ≥ 80% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 80% > x Intéressement : 0%	Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 85% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement : 0%			Pénalité : - En cas de situation perturbée prévue sur la ligne ou le service, pas d'information spécifique du voyageur sur l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation par affichage à bord des véhicules : 500 euros par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des bus.	
		IP3-2a Disponibilité de l'information sur le site Internet	Disponibilité et tenue à jour de tous les éléments d'information sur le site Internet : - fiches horaires en vigueur, - plan du réseau, - fiches tarifaire (échantillon de 15 fiches horaires aléatoirement), - guide pratique, - informations relatives à un service perturbé - recherche d'itinéraires	La méthode est de type « Enquête client mystère »	2 évaluations mensuelles sur site internet.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 98% Intéressement : 3% Niveau 2 : Résultat compris entre 98% > x ≥ 95% Intéressement : 1,5% Niveau 3 : Résultat 95% > x Intéressement : 0%					Pénalités : - non disponibilité des informations à jour les mois de rentrée (août, septembre, octobre) : 5 000 € par occurrence - non mise à jour du site Internet en cas de situation perturbée : 500 € par occurrence - mise à jour du site avec moins d'une semaine de retard à un changement de période d'offre sur le réseau : 2 000 € - mise à jour du site avec plus d'une semaine de retard à un changement de période d'offre sur le réseau : 10 000 € - erreur d'horaires théoriques lors d'une recherche d'itinéraire : 500€	
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-2 Information digitale	IP3-2b Disponibilité de l'information sur l'application mobile	Disponibilité et tenue à jour de tous les éléments d'information de l'application TAC : - fonctionnement du module de recherche d'itinéraires, - plan du réseau, - informations trafic - achat de e ticket - prochains départs/temps d'attente	La méthode est de type « Enquête client mystère »	2 évaluations mensuelles sur l'application mobile.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 87% Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat 87% > x Intéressement : 0%					pénalités : - non disponibilité d'une information de situation perturbée : 500 € par occurrence - itinéraires incohérents : 500€ par occurrence - indisponibilité d'achat de titres : 500€ par occurrence	
		IP3-3a Disponibilité de l'information statique aux points d'arrêt	Disponibilité et exactitude des informations théoriques relatives à la ligne qui se trouve aux points d'arrêt. Le voyageur dispose des informations suivantes présentes et à jour : Mesuré 1 fois par arrêt : - Nom de l'arrêt - Plan du réseau (uniquement pour les arrêts bus) - Information tarifaire - Information Service SMS / n° appel agence - Lien vers le site TAC ou vers l'application - Localisation du point de vente le plus proche Mesuré pour chaque ligne présente : - N° de ligne(s) - La ou les destinations - Plan / schéma de ligne desservie - Plan de ligne avec « Vous êtes ici » ou indication de positionnement - Fiche horaire	La méthode est de type « Enquête client mystère » L'état de l'information voyageur est indépendant de l'état du support, par exemple : un support PVC dégradé ne sera pas évalué dans cet indicateur mais il sera évalué dans l'indicateur « Etat des arrêts ».	10 arrêts dont 3 arrêts bus et 7 poteaux différents sont évalués mensuellement. Pour chaque arrêt bus évalué, les 11 items du service de référence ci-dessus sont mesurés. Pour chaque poteau, les 11 items du service de référence ci-dessus sont mesurés. Un arrêt commun à plusieurs lignes commerciales fait l'objet d'une mesure par ligne.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 90% Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 91% Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat 91% > x Intéressement : 0%		Pénalité : - En cas de situation perturbée prévue sur la ligne ou le service, pas d'information spécifique du voyageur sur l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation par affichage à bord des véhicules : 500 euros par occurrence - En cas de non réparation des supports lors du contrôle contradictoire : 500 euros	La méthode est de type « Enquête client mystère » L'état de l'information voyageur est indépendant de l'état du support, par exemple : un support PVC dégradé ne sera pas évalué dans cet indicateur mais il sera évalué dans l'indicateur « Etat des arrêts ».	
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-3 Information aux points d'arrêt	IP3-3b Disponibilité de l'information dynamique aux points d'arrêt équipés de BIV	Disponibilité et exactitude des informations diffusées en temps réel au point d'arrêt. Borne d'information voyageur (BIV) - BIV allumée - BIV indiquant les prochains passages	La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur les BIV déclarés équipés d'une adresse IP. La mesure n'est pas prise en compte si pour des raisons techniques indépendantes du périmètre d'action de TAC, le système embarqué ne reçoit plus les informations (zone dont la réception radio est altérée par une modification de l'environnement : chantiers, échafaudage, coupure d'électricité...) ou dans le cas d'une installation ou d'un paramétrage en cours d'une BIV.	Pour les points d'arrêt équipés de BIV : 5 BIV différentes, équipés d'une adresse IP, sont évalués mensuellement. Pour chaque BIV évaluée, les 2 items du service de référence ci-dessus sont mesurés.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 85% Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 85% > x ≥ 80% Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat 80% > x Intéressement : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 87% Intéressement : 2% Niveau 2 : Résultat compris entre 87% > x ≥ 82% Intéressement : 1% Niveau 3 : Résultat 82% > x Intéressement : 0%			La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur les BIV déclarés équipés d'une adresse IP. La mesure n'est pas prise en compte si pour des raisons techniques indépendantes du périmètre d'action de TAC, le système embarqué ne reçoit plus les informations (zone dont la réception radio est altérée par une modification de l'environnement : chantiers, échafaudage, coupure d'électricité...) ou dans le cas d'une installation ou d'un paramétrage en cours d'une BIV.	
		IP3-3c Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue	L'information donnée aux voyageurs pour faciliter leurs parcours en cas de situation perturbée. Une situation perturbée imprévue est un événement dont l'entreprise a connaissance depuis moins de 24h et qui n'est pas de son fait (éléments extérieurs, intempéries, accidents, travaux non déclarés ...) entraînant des retards de plus de 30 minutes ou une modification de desserte pendant au moins 2 heures. Une situation perturbée imprévue qui dure plus de 24h devient une situation perturbée prévue et doit être traitée comme telle. En cas de situation de perturbation prévue : - Si l'arrêt est équipé d'une BIV (dotée d'une adresse IP) : l'information d'une perturbation est indiquée - Affiches installées à tous les points d'arrêt concernés par la perturbation ou sur l'ensemble de la ligne si nécessaire, à minima 24h avant la perturbation. - Les affiches mentionneront : * La nature de la perturbation (travaux, manifestations ...) * L'impact prévisionnel de la perturbation, * Les arrêts concernés, * La durée ou dates de début et de fin prévisionnelles de cette perturbation, * Et les points de contact pour obtenir d'autres informations - Retrait des affiches dans les 72h après la fin de la perturbation	La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des arrêts. -> Pour les situations perturbées prévues : Pour chaque arrêt évalué l'enquêteur vérifie si une situation perturbée est en cours et est affichée à l'arrêt ou sur la BIV si équipée. Dans le cas d'une situation perturbée prévue les items du service de référence sont évalués	10 arrêts dont 3 arrêts bus et 7 poteaux différents sont évalués mensuellement.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 75% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 75% > x ≥ 70% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 70% > x Intéressement : 0%		Niveau 1 : Résultat x ≥ 80% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 80% > x ≥ 75% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 75% > x Intéressement : 0%		Pénalité : - En cas de situation perturbée prévue sur la ligne ou le service, pas d'information spécifique du voyageur sur l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation par affichage à bord des véhicules : 500 euros par occurrence - En cas de non réparation des supports lors du contrôle contradictoire : 500 euros	La méthode est de type « Enquête client mystère » Le périmètre de cet indicateur porte sur l'ensemble des arrêts.	

IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-4 Information à la Maison de la Mobilité	<p>IP3-4a Disponibilité de l'information à la Maison de la Mobilité</p>	<p>Disponibilité et exactitude des informations disponibles à l'agence commerciale.</p> <p>Informations extérieures présentes, à jour, lisible et en bon état : - Enseigne / logo TAC - Horaires et jours d'ouverture - Moyens d'information à distance (site internet, application TAC, n° de téléphone...)</p> <p>Informations intérieures présentes, à jour, lisible et en bon état : - Fiches horaires en vigueur pour l'ensemble e l'offre de service proposée - Plan du / des réseau(x) - Guides pratiques le cas échéant</p> <p>L'information donnée aux voyageurs pour faciliter leurs parcours en cas de situation perturbée. Une situation perturbée imprévue est un événement dont l'entreprise a connaissance depuis moins de 24h et qui n'est pas de son fait (éléments extérieurs, intempérie, accidents, travaux non déclarés ...) entraînant des retards de plus de 30 minutes ou une modification de desserte pendant au moins 2 heures. Une situation perturbée imprévue qui dure plus de 24h devient une situation perturbée prévue et doit être traitée comme telle.</p> <p>En cas de situation de perturbation prévue : - Affiche ou information présente à la Maison de la Mobilité, à minima 24h avant la perturbation.</p> <p>- Les affiches, informations mentionneront : * La nature de la perturbation (travaux, manifestations...) * L'impact prévisionnel de la perturbation, * Les arrêts concernés, * La durée ou dates de début et de fin prévisionnelles de cette perturbation.</p> <p>- Retrait des affiches, de l'information dans les 24h (jours ouvrables de l'agence) après la fin de la perturbation</p> <p>En cas de situation de perturbation imprévue : - Affiche ou information présente dans l'heure suivant la perturbation imprévue</p>	<p>La méthode est de type « Enquête client mystère »</p>	<p>2 évaluations mensuelles de la Maison de la Mobilité.</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 2%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 90% Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%</p>		<p>Pénalité : 500€ par occurrence - non disponibilité des informations à jour les mois de rentrée (août, septembre, octobre)</p> <p>La méthode est de type « Enquête client mystère »</p>
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-4 Information à la Maison de la Mobilité	<p>IP3-4b Informer en situation perturbée prévue / alerter en situation perturbée imprévue</p>	<p>La méthode est de type « Enquête client mystère »</p> <p>> Pour les situations perturbées prévues : L'enquêteur vérifie si une situation perturbée est en cours et si une affiche ou information est présente à l'agence commerciale. Dans le cas d'une situation perturbée prévue les items du service de référence ci-dessus sont évalués</p> <p>> Pour les situations perturbées imprévues : L'enquêteur vérifie qu'en cas de situation perturbée imprévue les consignes et informations sont transmises à l'agence commerciale et aux clients</p>	<p>La méthode est de type « Enquête client mystère »</p>	<p>2 évaluations mensuelles de la Maison de la Mobilité</p>	<p>Trimestrielle</p>		<p>Niveau 1 : Résultat x ≥ 85% Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre 85% > x ≥ 70% Intéressement : 0,5%</p> <p>Niveau 3 : Résultat 70% > x Intéressement : 0%</p>	<p>La méthode est de type « Enquête client mystère »</p>
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-5 Comportement commercial	<p>IP3-5a Comportement commercial du conducteur ou du personnel de l'exploitant à bord des véhicules</p>	<p>Le service rendu du conducteur au regard de l'accueil, de la prise en charge et du renseignement des voyageurs à bord des véhicules.</p> <p>Courtoisie : - Attitude du conducteur correcte et polie - Attention portée au client : « bonjour » ou regard porté au client accédant par la porte avant</p> <p>Titres de transport : - Vente de titre assurée - Rendue de monnaie assurée (limite billet de 20€ inclus)</p> <p>Marque TAC : - Tenue référencée propre et portée de façon décente</p> <p>Information des voyageurs : - Lorsque demandée, information des voyageurs sur les tarifs, les horaires de la ligne et les correspondances - En situation normale et perturbée : les conducteurs sont disponibles pour renseigner et informer les voyageurs</p>	<p>La méthode est de type « Enquête client mystère »</p>	<p>Sont évalués mensuellement : - 10 bus différents de ligne régulière sur un parcours comprenant 5 arrêts - 1 véhicule Proxi Tac - 1 véhicule Hand Tac</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 2%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 97% Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 3 : Résultat 87% > x Intéressement : 0%</p>	<p>Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement : 2%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 97% Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%</p>	<p>Pénalité : - Lorsque le conducteur fume à bord du véhicule ou téléphone en conduisant ou n'est pas disponible pour renseigner un client car il discute avec un collègue ou un habitué : 500 € par occurrence - Lorsque le conducteur refuse de prendre en charge un UFR à bord d'un véhicule équipé de palette ou que la palette n'est pas fonctionnelle en raison d'un problème de maintenance : 1 000 € par occurrence</p> <p>La méthode est de type « Enquête client mystère »</p>
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-5 Comportement commercial	<p>IP3-5b Qualité de l'accueil téléphonique pour les services de l'agence bus et les services sur réservation (TAD / TPMR)</p>	<p>Le service rendu du conducteur au regard de l'accueil, de la prise en charge et du renseignement des voyageurs au téléphone.</p> <p>Courtoisie : - Attitude de l'agent commercial correcte et polie - Elocution adaptée</p> <p>Accueil - Respect des horaires d'ouverture - Temps d'attente ≤ 2 min (hors période d'inscription scolaire) pour être pris en charge</p> <p>Information des voyageurs : En situation normale et perturbée : les agents commerciaux sont disponibles pour renseigner et informer les voyageurs : - Information des usagers sur l'ensemble des offres de mobilité - Orientations le cas échéant vers les services compétents - Accompagnement administratif des usagers pour l'établissement des cartes de transport et autres démarches - Réservation des services de mobilité (TAD, TPMR, location vélos / trottinettes, covoiturage, transport solidaire) - Reformulation de la demande de réservation (nom, date, heure, lieu etc.) - Gestion des locations de vélos / trottinettes - Recherche / choix d'itinéraires - Les points d'arrêt les plus pertinents de montée et de descente - Les horaires - Les perturbations éventuelles - Les tarifs - Les conditions d'inscription aux transports scolaires</p>	<p>La méthode est de type « Enquête client mystère »</p>	<p>2 appels mensuels « client mystère » à l'agence commerciale. Lors des évaluations les items du service de référence sont mesurés.</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 2%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 93% Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 3 : Résultat 93% > x Intéressement : 0%</p>	<p>Niveau 1 : Résultat x ≥ 97% Intéressement : 2%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre 97% > x ≥ 95% Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 3 : Résultat 95% > x Intéressement : 0%</p>	<p>Pénalité : 500€ par occurrence Lorsque l'agent a un comportement agressif avec un usager</p> <p>La méthode est de type « Enquête client mystère »</p>
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-5 Comportement commercial	<p>IP3-5c Suivi des réclamations écrites</p>	<p>Le traitement de la demande client dans les délais pour les courriers, mails et au téléphone.</p> <p>Délai de réponse courrier et mail ne nécessitant pas d'enquête ≤ 6 jours ouvrés</p> <p>Délai de réponse courrier et mail nécessitant une enquête ≤ 3 jours ouvrés pour une réponse d'attente ≤ 15 jours ouvrés pour une réponse définitive</p>	<p>La méthode est de type « Reporting » pour les délais de réponse courrier et mail.</p> <p>> Délais de réponse : Tous les courriers et mails sont pris en compte, sous condition d'un émetteur bien identifié.</p>	<p>/</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 85% Intéressement : 0,5%</p> <p>Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement : 0%</p>	<p>Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 90% Intéressement : 0,5%</p> <p>Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%</p>	<p>Pénalité : 250€ par occurrence - délai de réponse supérieurs à 30 jours</p> <p>La méthode est de type « Reporting » pour les délais de réponse courrier et mail.</p>
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-6 Notoriété & visibilité	<p>IP3-6a Satisfaction</p>	<p>Evaluation de la satisfaction des voyageurs à travers une enquête biennale.</p>	<p>La méthode est de type « Enquête de satisfaction ».</p>	<p>/</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat x ≥ 79% Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 2 : Résultat compris entre 79% > x ≥ 50% Intéressement : 0,5%</p> <p>Niveau 3 : Résultat 50% > x Intéressement : 0%</p>		<p>La méthode est de type « Enquête de satisfaction ».</p>
IP3 - Relation clientèle (information des usagers, conseil en mobilité...)	IP3-6 Notoriété & visibilité	<p>IP3-6b Recommandation</p>	<p>Evaluation de la recommandation des voyageurs à travers une enquête biennale.</p>	<p>La méthode est de type « Enquête de satisfaction ».</p>	<p>/</p>	<p>Trimestrielle</p>	<p>Niveau 1 : Résultat NPS ≥ 0 Intéressement : 1%</p> <p>Niveau 3 : Résultat NPS < 0 Intéressement : 0%</p>		<p>La méthode est de type « Enquête de satisfaction »</p>

Indicateur de Performance	Famille d'indicateur	Indicateur	Valeur d'objectif	Méthode de mesure	Mesure SCAT	Périodicité de calcul de l'indicateur	Intéressement 2023	Intéressement 2025	Intéressement 2026	Intéressement 2027	Pénalité	Informations complémentaires
IP4 - Exploitation des services complémentaires de mobilité	IP4-1 Comportement commercial	IP4-1a Qualité de l'accueil à la Maison de la Mobilité	Le service rendu du conducteur au regard de l'accueil, de la prise en charge et du renseignement des voyageurs à l'agence commerciale. Civilité : -Attitude de l'agent commercial correcte et polie -Attention portée au client : « bonjour » ou regard porté au client. Accueil -Respect des horaires d'ouverture -1er contact entre l'entrée à la Maison de la Mobilité et une personne de la MMT ≤ 5 min (hors période d'inscription scolaire) -Accueil adapté aux PMR Titres de transport : -Vente de titre assurée -Rendue de monnaie assurée (limite billet de 20€ inclus) Marque TAC : -Tenue référencée propre et portée de façon décente Information des voyageurs : En situation normale et perturbée : les agents commerciaux sont disponibles pour renseigner et informer les voyageurs : -Information des usagers sur l'ensemble des offres de mobilités -Orientations le cas échéant vers les services compétents -Accompagnement administratif des usagers pour l'établissement des cartes de transport et autres démarches -Réservation des services de mobilité (TSR, location vélos / trotinettes, covoiturage, transport solidaires) -Gestion des locations de vélos / trotinettes -Recherche / choix d'itinéraires -Les horaires -Les perturbations éventuelles -Les tarifs	La méthode est de type « Enquête client mystère ».	2 évaluations mensuelles de la Maison de la Mobilité. Lors des évaluations les 20 items du service de référence sont mesurés.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 92% Intéressement : 6% Niveau 2 : Résultat compris entre 92% > x ≥ 87% Intéressement : 3% Niveau 3 : Résultat 87% > x Intéressement : 0%	Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 6% Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 90% Intéressement : 3% Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%			Pénalité : Lorsque l'agent a un comportement agressif avec un usager : 500 € par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère ».
IP4 - Exploitation des services complémentaires de mobilité	IP4-1 Comportement commercial	IP4-1b Qualité de l'accueil à la vélostation et aux P+R	Le service rendu par l'agent d'accueil de la vélostation et des P+R. Vélostation Civilité : -Attitude de l'agent d'accueil correcte et polie -Attention portée au client : « bonjour ». Marque TAC : -Tenue référencée propre et portée de façon décente Information – conseil des voyageurs : -Renseignement de l'usager sur l'utilisation des vélos, des trotinettes et des accessoires mis à disposition au sein de la vélostation. - Conseil sur le choix du vélo - Conseil pour les réglages et la réparation du matériel de la vélostation - Conseil sur les acheminements grands axes vélos (cf. données dans le flyer vélo) - Conseil sur l'entretien et prise de rdv pour l'entretien fait par le technicien P+R (uniquement si présence de personnel) Civilité : -Attitude de l'agent d'accueil correcte et polie -Attention portée au client : « bonjour ». Marque TAC : -Tenue référencée propre et portée de façon décente Vente de titre -Il dispose du stock de titres nécessaires et il a la capacité de rendre la monnaie. Information – conseil des voyageurs : -Il est également en mesure de renseigner l'usager sur un demande de déplacements L'état et l'entretien des vélos classiques	La méthode est de type « Enquête client mystère » avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.	2 évaluations mensuelles de la vélostation et des P+R en service.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 5% Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 87% Intéressement : 2,5% Niveau 3 : Résultat 87% > x Intéressement : 0%	Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement : 5% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 90% Intéressement : 2,5% Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%			Pénalité : Lorsque l'agent a un comportement agressif avec un usager : 500 € par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère » avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.
IP4 - Exploitation des services complémentaires de mobilité	IP4-2 Qualité et entretien des matériels	IP4-2a Vélos classiques	Confort : -Selle confortable -Selle en bon état -Matériel exempt de saillures importantes Fonctionnement -Absence de bruit ou élément qui force dans le pédalier -Absence de problème au changement de vitesse Sécurité -Freins avant et arrière efficaces et silencieux -Pneus convenablement gonflés -Disponibilité des accessoires obligatoires et leur propreté	La méthode est de type « Enquête client mystère ». Ces contrôles aléatoires sont effectués au sein du Point Vélo et de la remise rez-de-chaussée avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.	1 évaluation trimestrielle de 10 vélos classiques (vélos et vélos pliant).	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 99% Intéressement : 5% Niveau 2 : Résultat compris entre 99% > x ≥ 90% Intéressement : 2,5% Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%				Pénalité : - Matériel proposé à un usager au départ de la vélostation présentant 2 des 8 éléments mentionnés ci-contre non satisfaisant : 100 € par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère ». Ces contrôles aléatoires sont effectués au sein du Point Vélo et de la remise rez-de-chaussée avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.
IP4 - Exploitation des services complémentaires de mobilité	IP4-2 Qualité et entretien des matériels	IP4-2b Matériel à assistance électrique	Confort : -Selle confortable -Selle en bon état -Matériel exempt de saillures importantes Fonctionnement -Absence de bruit ou élément qui force dans le pédalier -Absence de problème au changement de vitesse -Batterie chargée au maximum Sécurité -Freins avant et arrière efficaces et silencieux -Pneus convenablement gonflés -Disponibilité des accessoires obligatoires et leur propreté	La méthode est de type « Enquête client mystère ». Ces contrôles aléatoires sont effectués au sein du Point Vélo et de la remise rez-de-chaussée avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.	1 évaluation trimestrielle de 24 matériels à assistance électrique (VAE, trotinette, vélo pliant électrique, vélo cargo).	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 99% Intéressement : 5% Niveau 2 : Résultat compris entre 99% > x ≥ 90% Intéressement : 2,5% Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%				Pénalité : - Matériel proposé à un usager au départ de la vélostation présentant 2 des 8 éléments mentionnés ci-contre non satisfaisant : 100 € par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère ». Ces contrôles aléatoires sont effectués au sein du Point Vélo et de la remise rez-de-chaussée avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.
IP4 - Exploitation des services complémentaires de mobilité	IP4-3 P+R	IP4-3a Disponibilité des équipements du P+R (indicateur effectif seulement à partir de la mise en service des P+R)	Indicateur effectif seulement à partir de la mise en service des P+R -Barrières d'entrée et de sortie -Lecteurs de carte d'abonnement -Lecteur de titres en sortie	La méthode est de type « Enquête client mystère » avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.	1 évaluation mensuelle des P+R en service.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 85% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement : 0%	Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 90% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%			Pénalité : Usager bloqué pour entrer ou sortir sans intervention pendant plus de 20 minutes : 1000 € par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère » avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.
IP4 - Exploitation des services complémentaires de mobilité	IP4-3 P+R	IP4-3b Etat de propreté des P+R (indicateur effectif seulement à partir de la mise en service des P+R)	Etat d'entretien et de propreté satisfaisant des parties accessibles au public ou visibles par le public : -Sols balayés et exempts de saillures importantes (hors problèmes d'usure) -Locaux rangés, absence de désordre, documents destinés du public disponibles et bien rangés -Abords des équipements propres exempts de papiers et saillures	La méthode est de type « Enquête client mystère » avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.	1 évaluation mensuelle des P+R en service.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 95% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 95% > x ≥ 85% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement : 0%	Niveau 1 : Résultat x ≥ 96% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 96% > x ≥ 90% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 90% > x Intéressement : 0%			Pénalité : Etat d'entretien très dégradé apprécié sur la base d'un référentiel établi contradictoirement entre l'Autorité Organisatrice et le délégataire : 250 € par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère » avec un minimum d'un mois entre 2 contrôles.
IP4 - Exploitation des services complémentaires de mobilité	IP4-4 Propreté et état des consignes à vélos	IP4-4a Propreté et état des consignes et casiers à vélos	La propreté des consignes à vélos. Structure intérieure / extérieure -Propre, entretenu -Absence d'autocollant -Absence de tag, graffiti -Rack à vélo -Absence de débris	La méthode est de type « Enquête client mystère ».	Ensemble des consignes à vélos évalué mensuellement	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 85% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement : 0%				Pénalité : - présence de saillures anciennes : 250 € par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère ».
IP4 - Exploitation des services complémentaires de mobilité	IP4-4 Propreté et état des consignes à vélos	IP4-4b Etat des consignes et casiers à vélos	Etat des consignes à vélos. Structure intérieure / extérieure -Structure non dégradée -Structure non rayée -Porte non dégradée -Porte non rayée -Porte fonctionnelle - Test de déploiement des racks Accessibilité des casiers de la consigne à vélos -Les casiers ne sont pas encombrés	La méthode est de type « Enquête client mystère ».	Ensemble des parcs à vélos évalué mensuellement.	Trimestrielle	Niveau 1 : Résultat x ≥ 90% Intéressement : 1% Niveau 2 : Résultat compris entre 90% > x ≥ 85% Intéressement : 0,5% Niveau 3 : Résultat 85% > x Intéressement : 0%				Pénalité : - Usager bloqué pour entrer ou sortir de la consigne à vélos pendant plus de 20 minutes : 1000 € par occurrence	La méthode est de type « Enquête client mystère ».





L'insertion du tram s'accompagnera d'une reprise du plan de circulation, notamment en centre-ville.

Un parking relais de 200 places environ sera implanté au terminus du tram (au carrefour de l'avenue Lucie Aubrac et de l'avenue de Verdun. Ce P+R est en phase d'étude de faisabilité à ce stade.

Ce P+R est à considérer comme les P+R Jean Monnet et Altéa (cf. annexe 22 – paragraphe P+R).

Ce prolongement implique de revoir le tracé de plusieurs lignes fortes dans le centre-ville d'Annemasse en raison des contraintes d'insertion, de giration et d'exploitation (schéma de principe du futur réseau ci-contre).

L'itinéraire du tram comprend une section de 170 m rue du Faucigny conjointe au réseau bus (lignes Tango, 5 et 8). Une étude de robustesse sera menée en 2022 pour vérifier la compatibilité de l'offre prévue entre tram et bus.

La place Deffaut devient un nouveau point de correspondance tram/bus et de desserte majeur du centre-ville.



Cette nouvelle organisation du cœur du réseau permet d'améliorer les correspondances tram/bus d'augmenter le linéaire de site propre, la vitesse commerciale et de supprimer les tracés dissociés, améliorant l'attractivité du réseau.

La piétonisation du centre-ville d'Annemasse

[https://www.annemasse.fr/fileadmin/Communication/Grands_projets/Pietonnisation/Pietonnisation_CV_Annemasse - Dossier concertation vf.pdf](https://www.annemasse.fr/fileadmin/Communication/Grands_projets/Pietonnisation/Pietonnisation_CV_Annemasse_-_Dossier_concertation_vf.pdf)

Sur une temporalité équivalent à celle du tram phase 2, la ville d'Annemasse a prévu d'étendre étendre fortement les rues piétonnes ou d'accès limité.

Une coordination entre l'autorité organisatrice a été menée en amont de la concertation publique afin notamment de faciliter l'insertion des bus sur des axes le plus souvent dédiés.

Le TCSP gare-Bonne-CHAL

<https://www.annemasse-agglo.fr/concertation-ligne-annemasse-bonne> ou <https://www.annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/la-ligne-de-bus-annemasse-bonne-se-reinvente>

Le projet programmé pour 2025 vise à augmenter la vitesse commerciale. Il prévoit la création de sites propres et la mise en place de priorités aux carrefours ainsi que le renfort de l'offre de bus sur le tronçon.

Les sites propres et priorités ont été privilégiés sur les sections où les bus perdent le plus de temps afin de gagner plus de 10 minutes en heure de pointe.

Le projet entre en phase AVP début 2022.

NB : le tracé de la ligne 5 a évolué depuis la concertation puisqu'il a été proposé de prolonger la ligne au-delà de la gare jusqu'à l'arrêt château bleu (cf. annexe 1).

Le Parking relais de la gare de Machilly

Annemasse Agglo mettra en service parking relais d'environ 130 places à la gare de Machilly à l'horizon 2022. Le parking intègre un espace de dépose/régulation pour les bus.

Extrait de l'avant-projet.



Ce P+R est à considérer comme les P+R Jean Monnet et Altea (cf. annexe 22 – paragraphe P+R).

Le nouveau collège de Saint-Cergues

<https://actu.hautesavoie.fr/explorez-actu/un-nouveau-college-saint-cergues>

Le Département prévoit l'ouverture d'un nouveau collège à Saint Cergues, situé sur le terrain de l'actuel stade de foot pour la rentrée 2024, d'une capacité de 600 élèves. Des emplacements bus (dimensionné pour une articulé et standard) et cars sont prévus. A ce jour la carte scolaire n'est pas connue.



Ce nouveau collège nécessitera d'adapter la desserte du réseau de bus.

Le nouveau collège de Vétraz-Monthoux

<https://www.annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/college>



Le Département prévoit l'ouverture d'un nouveau collège à Vétraz-Monthoux le long de la route de Taninges pour la rentrée 2025.

Ce collège dimensionné pour 700 élèves se situe sur le tracé de plusieurs lignes TAC dont le TCSP Bonne-gare et pourrait nécessiter des adaptations à la mise en service.

Desservi par plusieurs lignes urbaines du réseau TAC et interurbaines, le projet intègre un espace de dépose pour les bus/car dans l'emprise du projet.



ANNEXE 20 – ATTESTATIONS D'ASSURANCE

Attestation RC 2022 TP2A :



XL Insurance

ATTESTATION D'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE

TP2A

6 rue des Biches
74100 VILLE LA GRAND, France

bénéficie des garanties Responsabilité Civile du contrat N° FR00018772LI souscrit auprès de notre société par RATP DEVELOPPEMENT et couvrant les conséquences pécuniaires de la Responsabilité Civile pouvant lui incomber en raison des dommages causés aux tiers dans le cadre des activités garanties au contrat.

Responsabilité Civile Exploitation

50 000 000,00 EUR par sinistre

Dont :

Terrorisme 50 000 000,00 EUR par sinistre et par année d'assurance

Dommmages Immatériels Non-Consécutifs 25 000 000,00 EUR par sinistre et par année d'assurance

Dommmages Atteinte à l'Environnement accidentelle 30 000 000,00 EUR par sinistre et par année d'assurance

Responsabilité Civile Après Livraison

30 000 000,00 EUR par sinistre et par année d'assurance

Dont :

RC Professionnelle 10 000 000,00 EUR par sinistre et par année d'assurance

Il est précisé que les montants de garanties :

- Forment la limite des engagements de l'Assureur pour l'ensemble des réclamations imputables au même fait dommageable et quel que soit le nombre d'Assurés au contrat,
- Constituent, lorsque la précision en est faite, l'engagement maximum de l'Assureur pour toutes les réclamations formulées au cours d'une même année d'assurance,
- S'entendent sans préjudice des autres sous-limitations telles que mentionnées au contrat.

La présente attestation est délivrée pour la période du 01/01/2022 au 31/12/2022 sous réserve des possibilités de suspension ou de résiliation de la garantie prévue au contrat.

Sa validité, qui ne peut engager l'Assureur au-delà des termes et limites du contrat auquel elle se réfère, cesse pour les risques situés à l'étranger dès lors que ces derniers doivent être obligatoirement souscrits auprès d'Assureurs agréés dans la nation considérée.

Fait sous le n° 2021/FR00018772LI/7804, pour valoir ce que de droit le 29/12/2021.

XL Insurance Company SE, 61 rue Mstislav Rostropovitch 75017 Paris, France - Telephone: +33 1 56 92 80 00 axaxl.com
XL Insurance Company SE, une société européenne au capital de 250 156 875 euros, domiciliée à 54, Stephen's Green, Dublin 2, D02 YK30, Irlande sous le numéro 641606, compagnie d'assurance autorisée et contrôlée par la Central Bank of Ireland (www.centralbank.ie); XL Insurance Company SE, Succursale française - 61 rue Mstislav Rostropovitch 75017 Paris, France - enregistrée au RCS de Paris sous le numéro 419 400 927
Administrateurs: P.R. Bradshaw (IR), J.R. Harris (IR), R.P. Joseph (UK), T. Stammers, P. Wilson (UK), D. Paller-Chelala (FR), J. O'Neil, H. Brown, P.H. Rastoul (FR)

Annexes

Annemasse-les-Voirons Agglomération

Délégation du service public des transports collectifs

Attestation Dommages aux biens TP2A 2021 :



**XL Insurance
Reinsurance**

ATTESTATION D'ASSURANCE

Nous, soussignés,

**XL INSURANCE COMPANY SE
61 rue Mstislav Rostropovitch
75017 Paris**

Certifions qu'aux clauses, conditions, limites et franchises de la police «DOMMAGES AUX BIENS et PERTES D'EXPLOITATION CONSECUTIVES» n° FR00020351PR, souscrite pour une durée de un an à compter du 1^{er} janvier 2021 par :

**RATP DEVELOPPEMENT
54 QUAI DE LA RAPEE
75012 PARIS**

Agissant tant pour son compte que pour celui de :

**TP2A
6 rue des Biches, Village d'Entreprise
74100 - VILLE LA GRAND**

Dans le cadre de ce contrat, sont couverts, pour les risques désignés aux conditions particulières, les dommages matériels garantis et non exclus, aux biens immobiliers et/ou mobiliers dont il est propriétaire, locataires, dépositaires ou dont il a la garde ou l'usage.

LIMITATION CONTRACTUELLE D'INDEMNITE (LCI) : 19 900 000 € (DIX NEUF MILLIONS NEUF CENT MILLE EUROS)

Il est précisé que les principales garanties conférées dans le cadre de ce contrat sont :

- Incendie, Foudre, Explosion, Fumées,
- Dégâts des eaux,
- Tempêtes, Grêle et neige sur les toitures
- Evénements naturels,
- Chute d'appareils de navigation aérienne et engins spatiaux,
- Choc de véhicules terrestres, à moteur, identifiés,
- Emeutes, Mouvements populaires,
- Actes de vandalisme et de malveillance,
- Actes de terrorisme et attentats en France (Art L 126-2 et L126-3 du code des assurances)
- Vol,
- Bris de glaces,
- Dommages électriques,
- Bris de machines,

XL Insurance Company SE
61 rue Mstislav Rostropovitch - 75017 Paris, France
Phone: +33 1 56 92 80 00 axaxl.com

XL Insurance Company SE, a European public limited liability company registered in Ireland, B St. Stephen's Green, Dublin 2, Ireland under registered number 563666 - an insurance company authorized and regulated by the Central Bank of Ireland (www.centralbank.ie)
French branch, 61 rue Mstislav Rostropovitch - 75017 Paris, France, registered with the commercial registry of Paris, under number 419 408 927.

Directors: P.B. Broadbent (UK), J.R. Harris (UK), B.R.P. Joseph (UK), Y. Statten, P. Wilson (UK), D. Patrici-Chehab (FR), A. O'Neill, H. Brunner-P.H., Rastoc (FR)

Annexes

Annemasse-les-Voirons Agglomération

Délégation du service public des transports collectifs



Catastrophes naturelles en France (art L125-1 et suivants du code des Assurances)

Incendie des bus en circulation et en dépôt.

Autres événements non exclus.

Ainsi que :

Les préjudices consécutifs à ces événements et les recours des voisins et des tiers.

La présente attestation est établie sous réserve du paiement de la prime pour servir et valoir ce que de droit, et ne pourra engager les Assureurs au delà des termes, conditions, franchises, limites et sous limites du contrat auquel elle se réfère.

Le 6 Janvier 2021



AXA-Insurance SA

LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE
DES ASSUREURS EN FRANCE
EST RÉGIE PAR LE DROIT FRANÇAIS
ET LE DROIT FRANÇAIS S'APPLIQUE
MÊME SI LE CONTRAT EST ÉTABLI EN ÉTRANGER

ANNEXE 21 – GARANTIE A PREMIERE DEMANDE

Commentaire TP2A : le contenu de l'annexe sera à adapter lors de la mise au point contractuelle.

GARANTIE A PREMIERE DEMANDE

EMISE PAR :

[XX], établissement de crédit au capital de € [XX] dont le siège social est [XX], immatriculé au Registre du commerce et des sociétés de [XX], sous le numéro [XX], représenté par [XX],

(ci-après dénommé le "Garant"),

EN FAVEUR DE :

Annemasse – Les Voirons Agglomération
11 avenue Emile Zola
BP 225
74105 Annemasse Cedex

(ci-après désigné le "Bénéficiaire");

D'AUTRE PART

PREAMBULE

1. Aux termes d'un contrat de délégation de service public de transport urbain conclu le [XXX] (ci-après le « Contrat ») entre le Bénéficiaire et la société TP2A (ci-après « l'Opérateur »), le Bénéficiaire a confié à l'Opérateur la gestion et l'exploitation du service de transport en commun relevant de sa compétence.

2. Conformément aux termes de l'article [XX] du Contrat, l'Opérateur s'est engagé à mettre en place une garantie bancaire à première demande en faveur du Bénéficiaire afin de garantir le paiement par l'Opérateur des sommes et montants dus par lui en application du Contrat, selon les termes et conditions ci-après.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 – Etendue et modalités d'appel de la Garantie

Dans les limites de l'article 2 ci-après, le Garant s'engage à payer au Bénéficiaire, à première demande de sa part, toute somme faisant l'objet d'une demande de paiement (une "**Demande de Paiement**") conforme au modèle figurant en annexe aux présentes.

Conformément à l'article [XX] du Contrat, la demande de paiement aura exclusivement pour objet :

- Le paiement par l'Opérateur, dans les conditions prévues par le Contrat, des pénalités dues par lui au Bénéficiaire,
- Le paiement par l'Opérateur, dans les conditions prévues par le Contrat, des dépenses faites en raison de mesures prises aux frais de l'Opérateur pour assurer la reprise de l'exploitation

du service public par le Bénéficiaire en cas de mise en régie provisoire, ou la remise en bon état d'entretien et le renouvellement des biens en fin de Contrat,

- Le paiement des sommes et montants dus par l'Opérateur au Bénéficiaire en application du Contrat.

La Demande de Paiement devra être accompagnée d'une copie de la mise en demeure adressée par le Bénéficiaire à l'Opérateur de remédier au manquement à ses obligations en vertu du Contrat donnant lieu à la Demande de Paiement, précisant le délai contractuellement applicable pour remédier à ce manquement.

La Demande de Paiement devra être adressée par le Bénéficiaire au Garant par lettre recommandée avec accusé de réception à l'adresse suivante : [XX]

Le Garant devra effectuer tout paiement faisant l'objet d'une Demande de Paiement dans un délai de cinq (5) jours calendaires à compter de sa réception par le Garant.

Article 2 – Montant de la Garantie

La Garantie est émise pour un montant de XXX XXX € conformément à l'article XX du Contrat (ci-après le « **Montant Global Garanti** »).

La garantie pourra faire l'objet d'un ou plusieurs appels.

Article 3 – Indépendance et autonomie de la Garantie

Les engagements du Garant au titre de la Garantie sont indépendants et autonomes.

En conséquence, le Garant ne peut, pour retarder ou se soustraire à l'exécution de ses obligations au titre de la Garantie, se prévaloir d'une éventuelle compensation ou autre exception affectant ou résultant du Contrat.

Article 4 – Durée

La Garantie entre en vigueur à la date de sa signature et prendra fin à la date d'échéance du Contrat.

Article 5 – Droit applicable - Juridiction

La Garantie est régie par le droit français.

Tout litige relatif à la Garantie (en ce inclus tout litige relatif à l'interprétation, l'existence, la validité ou la résiliation de la Garantie) sera de la compétence des juridictions françaises compétentes.

Fait à [XX],

Le [XX],

Le Garant

[XX]

M. [XX]

en qualité de [XX]

Modèle de Demande de Paiement

Date : []
De : [Bénéficiaire]
A : [Garant]

Objet - Garantie à première demande n° [] (la "Garantie")

Nous nous référons à la Garantie. Les termes utilisés dans la présente Demande de Paiement ont le sens qui leur est attribué dans la Garantie.

Nous attestons que :

(i) l'Opérateur a manqué à ses obligations au titre de l'article [] du Contrat et qu'il a été mis en demeure, par lettre du [] dont copie ci-jointe, d'y remédier dans le délai de [] jours conformément aux termes de l'article [] du Contrat,

(ii) l'Opérateur n'a pas remédié au manquement dont s'agit dans ce délai,

(iii) l'Opérateur nous est donc redevable, en application des dispositions de l'article [] du Contrat, de la somme de [] euros.

En conséquence, nous vous demandons de verser la somme de [montant en lettres et en chiffres] euros au crédit du compte n° [] auprès de [].

ANNEXE 22 : PARTAGE DES TACHES EN MATIERE DE MAINTENANCE ET DE RENOUVELLEMENT DES BIENS MIS A DISPOSITION

Le délégataire fournira l'ensemble des contrats de maintenance et des abonnements dans le premier trimestre suivant la notification du contrat.

VEHICULES

Le délégataire assure l'entretien courant de l'ensemble des véhicules suivant les règles de l'art et conformément aux prescriptions « constructeurs ». L'entretien, la maintenance et le renouvellement des pneumatiques sont à la charge du délégataire. L'autorité organisatrice n'est plus propriétaire des pneumatiques.

Les prestations de gros entretien sont à la charge de l'autorité organisatrice. Celle-ci intervient lors de l'achat de pièces pour la maintenance lourde (gros organe à changer), à compter d'un montant de 5 000 € HT (seuil correspondant au montant d'un organe).

Lors de la réforme de véhicule, le prestataire informe de la demande de réforme dans les plus brefs délais et produit l'état de chaque véhicule. L'autorité organisatrice statue alors sur le devenir, à savoir mise en vente du véhicule ou mise à la casse ou récupération de pièces par le délégataire. Le délégataire prend à sa charge l'ensemble des réparations et contrôles préalables à la vente (passage aux mines...).

Dans tous les cas, après décision de l'autorité organisatrice, les véhicules devront être réformés dans les plus brefs délais. Le produit de revente de véhicules revient à l'autorité organisatrice, propriétaire.

- Dans le cas d'une mise à la casse, l'autorité organisatrice prend en charge les coûts de déconstruction, mais les frais d'acheminement des véhicules restent à la charge du délégataire.
- Dans le cas de récupération de pièces par le délégataire ces coûts restent entièrement à la charge de délégataire.

BILLETTIQUE

Les niveaux 1 à 3 sont à assurer par le délégataire, les niveaux 4 et 5 par le fournisseur. Description ci-dessous des niveaux de maintenance. Les équipements à quai (DATT, valideurs) dans les stations du tramway sont inclus dans le périmètre de maintenance.

Niveau 1

Ce sont les opérations élémentaires de vérification de l'état des équipements (relevé du code incident), d'auto-maintenance, de nettoyage et le remplacement des articles consommables (rouleau papier) accessibles sans outillage et à l'aide des instructions d'utilisation.

Ces prestations sont prises en charge par le délégataire. Il appartient au délégataire d'assurer une gestion diligente des pièces détachées nécessaires à la gestion du niveau 1 de maintenance.

Niveau 2

Ce sont les opérations de dépannage par échange standard des éléments prévus à cet effet et opérations mineures de maintenance préventive. Ce type d'intervention est effectué par un technicien habilité de qualification moyenne, sur site, avec l'outillage portable défini par les instructions de maintenance, et à l'aide de ces mêmes instructions. Il dispose des pièces détachées nécessaires à la réalisation de sa mission.

Ces prestations sont prises en charge par le délégataire. Il appartient au délégataire d'assurer une gestion diligente des pièces détachées nécessaires à la gestion du niveau 2 de maintenance.

Niveau 3

Ce sont les opérations d'identification et de diagnostic des pannes, de réparations par échange de composants ou d'éléments fonctionnels, de réparations mécaniques mineures, et toutes opérations courantes de maintenance préventive telles que des réglages. Ce type d'intervention est effectué par un technicien spécialisé, sur place ou dans le local de maintenance, à l'aide de l'outillage prévu dans les instructions de maintenance, et éventuellement à l'aide des bancs d'essais et de contrôle des équipements. Il utilise l'ensemble de la documentation nécessaire à la maintenance de l'équipement, et, les pièces approvisionnées par le magasin.

Ces prestations sont prises en charge par le délégataire. Ces opérations sont réalisées par un technicien qualifié dans un atelier de maintenance.

Niveau 4

Ce sont tous les travaux importants de maintenance corrective ou préventive à l'exception de la rénovation et de la reconstruction. Ce type d'intervention est effectué par une équipe comprenant un encadrement technique très spécialisé. Ce sont les réparations des sous-ensembles dits « réparables ». Elles sont réalisées en usine.

Ces prestations sont du ressort de l'autorité organisatrice. Le délégataire est tenu d'alerter Annemasse Agglo de toutes défaillances constatées relevant de ce niveau.

Niveau 5

Ce sont les rénovations, reconstructions ou exécutions des réparations importantes confiées à un atelier central ou à une unité extérieure. Par définition, ce type de travail est effectué par retour usine, avec des moyens définis par le constructeur et proches de ceux requis pour la fabrication.

Ces prestations sont du ressort de l'autorité organisatrice. Le délégataire est tenu d'alerter Annemasse Agglo de toutes défaillances constatées relevant de ce niveau.

L'entretien des biens par le délégataire est soumis à pénalités prévues dans la grille de qualité de service.

SYSTEME D'AIDE A L'EXPLOITATION ET A L'INFORMATION VOYAGEURS

Ci-dessous figure la description des niveaux de maintenance normalisés.

3 NIVEAUX DE MAINTENANCE NORMALISES

Les 5 niveaux normalisés (Norme AFNOR NF X 60-010) sont rappelés ci-dessous à titre indicatif.

Niveau	Tâches à réaliser	Lieu d'exécution	Exécutant	Outils/Documentation spécifique
Niveau 1	<ul style="list-style-type: none"> Réglages simples prévus par le constructeur au moyen d'éléments accessibles, sans aucun démontage ou ouverture de l'équipement, Echanges d'éléments consommables accessibles en toute sécurité 	Sur le site d'exploitation	Souvent par le Contractant (Exploitant)	<ul style="list-style-type: none"> Sans outillage A l'aide des instructions d'utilisation
Niveau 2	<ul style="list-style-type: none"> Dépannage par échange standard des éléments prévus à cet effet, Opérations mineures de maintenance préventive (graissage, contrôle de bon fonctionnement) 	Sur le site d'exploitation	Technicien habilité de qualification moyenne	<ul style="list-style-type: none"> Outillage portable défini par les instructions de maintenance A l'aide des instructions d'utilisation
Niveau 3	<ul style="list-style-type: none"> Identification et diagnostic de pannes, Réparations par échange de composants ou éléments fonctionnels, Réparations mécaniques mineures, Toutes opérations courantes de maintenance préventive (réglage général ou réalignement des appareils de mesure) 	Sur le site d'exploitation ou local de maintenance	Technicien spécialisé	<ul style="list-style-type: none"> Outillages prévus dans les instructions de maintenance Appareils de mesure et de réglages, Banc d'essais et de contrôle des équipements, Ensemble de la documentation nécessaire à la maintenance, Avec des pièces approvisionnées
Niveau 4	<ul style="list-style-type: none"> Tous les travaux importants de maintenance corrective ou préventive à l'exception de la rénovation et de la reconstruction. 	Ateliers spécialisés	Equipe comprenant un encadrement technique très spécialisé	<ul style="list-style-type: none"> Outillage général (moyens mécaniques, de câblage, de nettoyage, etc.), Banc de mesure et étalons de travail, Documentations générales et particulières
Niveau 5	<ul style="list-style-type: none"> Rénovation et de la reconstruction, Réparations importantes 	Ateliers centraux ou unité extérieure	Constructeur ou reconstruteur	<ul style="list-style-type: none"> Moyens définis par le constructeur

Les niveaux de maintenance à réaliser par le Délégué sont les suivants par système :

1/SAEIV

Cela concerne les équipements embarqués dans les bus (UCE, pupitre, bandeau lumineux) et les bornes wifi au sol.

Délégué	Entreprise (INEO)
Niveaux 1 et 2 de maintenance à compter de l'entrée en VSR (premier diagnostic sur banc de maintenance, échange standard sur la base des pièces de rechange)	Niveaux 3 à 5 de maintenance (contrat MCO)
Dépose et Renvoi des modules défectueux à INEO	Réparation usine des modules défectueux
	Renvoi des pièces réparées suivant les termes du contrat de maintenance en termes de délais
	Maintenance corrective logicielle
	Prise en charge par l'autorité organisatrice

2/TFT embarqué et BIV bus

Cela concerne les écrans TFT fournis par LUMIPLAN et les 22 BIV bus.

Déléataire	Entreprise (LUMIPLAN)
Niveaux 1 et 2 de maintenance à compter de l'entrée en VSR (échange standard sur la base des pièces de rechange)	Niveaux 3 à 5 de maintenance (contrat MCO)
Dépose et Renvoi des modules défectueux à LUMIPLAN	Réparation usine des modules défectueux
	Renvoi des pièces réparées suivant les termes du contrat de maintenance en termes de délais
	Maintenance corrective logicielle
	Contrat de maintenance à la charge du délégataire

Le déplacement des BIV est à la charge de l'autorité organisatrice. L'acquisition de nouvelles BIV et écrans (TFT ou LCD) est pris en charge par l'autorité organisatrice.

3/Cellules de comptage

Le fournisseur IRIS ne propose pas de contrat de maintenance mais possède un service après-vente de réparation des cellules défectueuses.

Or les sources de dysfonctionnement peuvent être aussi au niveau de la liaison CAN (liaison qui relie toutes les cellules entre elles), des signaux d'état des portes, et aussi de la passerelle (boîtier qui réceptionne les signaux de comptage et les retransmet au SAE).

Deux options s'offrent au Déléataire :

- Soit se former aux niveaux 1 et 2 de maintenance du système de comptage : dans ce cas, il assure le contrôle préventif de bon fonctionnement, le remplacement des cellules défectueuses sur la base d'un stock de pièces de rechange en sa possession. Il renverrait les pièces défectueuses à IRIS qui ne ferait que la réparation des cellules au titre du SAV. Cette option suppose que le Déléataire soit formé au fonctionnement du système de comptage
- Soit déléguer à un tiers entièrement la maintenance préventive et corrective via un contrat de maintenance complet avec visite préventive (contrôle de bon fonctionnement) et dépannage sur site sur signalement de l'exploitant (remplacement de cellules et autre dépannage). Dans ce cadre, le Déléataire n'a pas à gérer le lot de pièces de rechange qui serait alors à provisionner par l'entreprise tierce.

4/Girouettes Hanover

Hanover s'engage sur une durée de 15 ans de garantie des girouettes.

Le partage des tâches est le suivant :

Délégataire	Entreprise (Hanover)
<p>Niveaux 1 maintenance : contrôle de bon fonctionnement, diagnostic et remise en service avec l'aide à distance d'un technicien Hanover</p> <p>Dépose/Repose des girouettes et envoi à HANOVER à la charge du délégataire pendant la vie d'un véhicule.</p>	<p>Assistance téléphonique pour l'aide au diagnostic</p> <p>Réparation ou remplacement du matériel</p> <p>Dépose de girouettes sur un bus à réformer et repose du matériel sur véhicule neuf.</p> <p>Prestations intégrées dans le contrat passé entre INEO et la collectivité, HANOVER étant sous-traitant d'INEO.</p>

SYSTEME DE PRIORITE AUX FEUX

Cela concerne les équipements embarqués dans les bus (modems priorité feux).

La maintenance des modems sol (carrefours) est réalisée par le service mutualisé SLT auquel Annemasse Agglo a adhéré.

Délégataire	Entreprise (CAPSYS)
<p>Niveaux 1 et 2 de maintenance à compter de l'entrée en VSR le 11/07/21 (premier diagnostic sur banc de maintenance, échange standard sur la base des pièces de rechange)</p> <p>Dépose et Renvoi des modules défectueux à CAPSYS</p>	<p>Niveaux 3 à 5 de maintenance (contrat MCO)</p> <p>Réparation usine des modules défectueux</p> <p>Renvoi des pièces réparées suivant les termes du contrat de maintenance en terme de délais</p> <p>Maintenance corrective logicielle</p> <p>Pris en charge par l'autorité organisatrice pour les trois premières années dans le cadre du marché initial de fourniture/installation à compter de la fin de la période de VSR (prévue mi-novembre 2021). A la charge du délégataire à partir de la 4^{ème} année.</p>

MAINTENANCE AUX STATIONS DU TRAMWAY

Les 4 stations de tram présentent une armoire électrique qui alimente : les équipements de billettique (valdeurs au sol et Distributeur Automatique de Titres (DAT)), les Bornes d'Information

Voyageur (BIV), l'arrosage automatique (2 automates pour la ligne), le switch de fibre optique, l'automate Gestion Technique Centralisée (GTC).

Le Délégué prend en charge la maintenance des armoires électriques de tramway. A ce titre, il sous-traite la maintenance préventive et la maintenance curative niveaux 3 à 5 à une entreprise spécialisée.

Le Délégué s'assure notamment que pour tout dysfonctionnement signalé, un technicien intervient dans un délai de 2 heures les jours ouvrés, entre 5h et 21 h. En cas de dysfonctionnement important, l'entreprise sous-traitante intervient dans un délai de 24 heures.

Le délégué assure également :

- la maintenance des systèmes billettiques aux arrêts (distributeurs de titres de transports et valideurs à quai), la recharge (pièce, cartes, rouleau papier...) et la collecte de fonds de chacun des distributeurs.
- la gestion des points d'arrêts telle que prévue sur les autres arrêts du réseau de bus possédant le même niveau d'équipement.

ARRETS ET POTEAUX

L'autorité organisatrice a un programme de mise aux normes PMR des arrêts. Elle réalise annuellement la mise aux normes d'environ 10 quais.

Les poteaux d'arrêts sont fournis par l'autorité organisatrice. L'entretien est la maintenance est assurée par le délégué, Annemasse Agglo ayant en charge la fourniture des pièces détachées tels que les vitres etc . La dépose et la pose des poteaux restent à la charge d'Annemasse Agglo, y compris les poteaux provisoires.

Pour les abribus, Annemasse Agglo a conclu un contrat de concession avec l'entreprise JC Decaux ; Ce dernier en assure l'installation, le dépose, le déplacement sur demande expresse d'Annemasse Agglo et dans les limite du contrat, et réalise le suivi, l'entretien et la maintenance.

Le concessionnaire informe l'Autorité organisatrice des dégradations qu'il peut observer lors de l'exécution du service, le jour même de cette observation.

GESTION DES P+R

Solution de base. Le délégué exploite et maintient le contrôle d'accès dès lors que celui-ci est relié au système billettique. Cette prestation est prévue à horizon 1^{er} janvier 2025.

Option. Le délégué assure en sus, les tâches suivantes, dès 2023 pour les P+R suivants : P+R Jean Monnet, P+R Altéa, P+R Gare de Machilly et à compter de 2026 pour le P+R prévu au terminus de la phase 2 du tram (Lycée des Glières) :

- abonnement et paiement des factures d'éclairage et d'arrosage dans le cas d'arrosage automatique ;
- entretien bassin rétention ;
- le vidage des Corbeilles et picking des déchets sur le site ;
- le balayage ;
- l'entretien des espaces verts ;
- le déneigement.

La mise en place et le renouvellement de la signalétique est assuré par Annemasse Agglo.

DEPOT ET MAISON DE LA MOBILITE ET DU TOURISME

Concernant le dépôt, Annemasse Agglo est propriétaire des infrastructures présentes, dont : bâtiment administratif, atelier, parkings bus, véhicules TAD et TPMR, véhicules de service, véhicules du personnel, station de lavage, station carburant, espaces paysagers.

Adresse du Dépôt Village d'Entreprises
6, rue des Biches
74100 VILLE LA GRAND

La station de carburant est gérée par l'autorité organisatrice. La station de lavage est gérée par le délégataire. Le délégataire doit obligatoirement contracter un contrat d'entretien de de maintenance de l'équipement afin d'en assurer la pérennité. Un projet d'ajouter un système de lavage châssis est en cours et servira également aux véhicules de l'autorité organisatrice.

Le matériel d'atelier est acheté par l'autorité organisatrice.

Concernant le bâtiment, la répartition des opérations de maintenance entre le délégataire et l'autorité délégante est basée sur le principe de répartition propriétaire/locataire, et notamment le décret n°87-712 du 26 août 1987 pris en application de l'article 7 de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986 tendant à favoriser l'investissement locatif, l'accession à la propriété de logements sociaux et le développement de l'offre foncière et relatif aux réparations locatives.

L'entretien courant et "réparations locatives" à la charge du délégataire sont (liste non exhaustive) :

Les travaux à la charge du délégataire sont (liste non exhaustive) :

- de manière générale, toute réparation, tous les remplacements d'équipement dus à un usage anormal des lieux (vandalisme ou effraction) ;
- tous les travaux d'entretien normal ;
- tous les travaux provenant d'une absence d'entretien.

Espaces Verts et Parking

- Entretien courant, notamment des allées, pelouses, massifs, taille, élagage, échenillage des arbres et arbustes, ramassage des papiers et déchets, vidage des corbeilles ;
- Remplacement des ampoules et tubes d'éclairage extérieur ;
- Descentes d'eaux pluviales, chéneaux et gouttières, grilles d'évacuation : nettoyage périodique et dégorgement des conduits.

Toitures – terrasses

- Balayage, enlèvement des mousses et autre détritiques sur les auvents, terrasses, noues ...
 - Toitures terrasses plantées ou non : désherbage annuel, nettoyage des dispositifs d'eau d'évacuation d'eau pluviale ;
- Le délégataire a pour obligation d'avertir rapidement l'autorité délégante des déficiences apparentes afin d'éviter des dégradations importantes.

Ouvertures intérieures et extérieures

- Entretien et réparation des sections ouvrantes telles que portes et fenêtres : graissage des gonds, paumelles et charnières, serrures. Menues réparations des boutons et poignées de portes, des gonds, crémones et espagnolettes ; remplacement notamment de boulons, clavettes et targettes, charnières, verrous des serrures ;
- Vitrages : Réfection des mastics, Remplacement des vitres détériorées ;
- Dispositifs d'occultation de la lumière tels que stores et jalousies : graissage des mécanismes, remplacement des cordes, poulies, lames, toiles ;
- Remplacement de petites pièces ainsi que des clés égarées ou détériorées ;
- Grilles : Nettoyage et graissage, remplacement notamment de boulons, clavettes, targettes.
- Contrat de maintenance sur les portes sectionnelles à la charge du délégataire

Plafonds, murs intérieurs et cloisons

- Maintien en état de propreté ;
- Menus raccords de peintures et tapisseries ; remise en place ou remplacement de quelques éléments des matériaux de revêtement tels que faïence, mosaïque, matière plastique ; rebouchage des trous rendu assimilable à une réparation par le nombre, la dimension et l'emplacement de ceux-ci ;
- Parquets, moquettes et autres revêtements de sol : entretien courant, remplacement ponctuel de revêtements de sol, notamment en cas de taches et de trous ;
- Placards et menuiseries telles que plinthes, baguettes : Remplacement des tablettes et tasseaux de placard et réparation de leur dispositif de fermeture ; fixation de raccords et remplacement de pointes de menuiseries.

Installations de plomberie

- Canalisations d'eau : dégorgement, remplacement notamment de joints et de colliers ;
- Canalisations de gaz : entretien courant des robinets, siphons et ouvertures d'aération, remplacement périodique des tuyaux souples de raccordement ;
- Chauffage, production d'eau chaude et robinetterie : remplacement des bilames, pistons, membranes, boîtes à eau, allumage piézo-électrique, clapets et joints des appareils à gaz, rinçage et nettoyage des corps de chauffe et tuyauteries, remplacement des joints, clapets et presse-étoupes des robinets, Remplacement des joints, flotteurs et joints cloches des chasses d'eau ;
- Eviers et appareils sanitaires : nettoyage des dépôts de calcaire, remplacement des tuyaux flexibles de douches, parois de douches, entretien des chasses d'eau ;
- Remplacement des appareils sanitaires ou accessoires détériorés ;
- Ramonage des chaudières ;
- Contrat de maintenance annuel sur installations de chauffage, adoucisseurs, climatisation (etc...) à la charge du délégataire ;
- Vérifications annuelles réglementaires à la charge du délégataire (installations de gaz...).

Equipements d'installations d'électricité/courants faibles

- Remplacement des interrupteurs, prises de courant, coupe-circuits et fusibles, des ampoules, tubes luminescents ; réparation ou remplacement des baguettes ou gaines de protection.

Autres équipements

- Entretien courant et menues réparations des appareils tels que réfrigérateurs, hottes aspirantes, appareils de conditionnement d'air... ;
- Ramonage des conduits d'évacuation des gaz et conduits de ventilation ;
- Vérifications annuelles réglementaires à la charge du délégataire.

LOCAUX CONDUCTEURS

A chaque terminus de ligne, Annemasse Agglo a installé des sanitaires pour les conducteurs et sur certains d'entre eux un local conducteurs.

Le délégataire a la charge de l'entretien ménager des locaux conducteurs et sanitaires bout de ligne. Il prend également en charge les contrats de suivi et de maintenance courante des constructeurs lorsqu'il y en a et les abonnements fluides nécessaires.

Le délégataire assure la maintenance des équipements. L'autorité organisatrice assure le renouvellement et la mise en place éventuelle de nouveaux sanitaires.

Plus généralement, Concernant le bâtiment, la répartition des opérations de maintenance entre le délégataire et l'autorité délégante est basée sur le principe de répartition propriétaire/locataire, et notamment le décret n°87-712 du 26 août 1987 pris en application de l'article 7 de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986 tendant à favoriser l'investissement locatif, l'accèsion à la propriété de logements sociaux et le développement de l'offre foncière et relatif aux réparations locatives.

CONSIGNE VELO

Le délégataire assure la maintenance du contrôle d'accès, le nettoyage intérieur et extérieur, la maintenance préventive et corrective des consignes, y compris maintenance électrique et vidéosurveillance. La vérification annuelle comprend a minima : le réglage du ferme-porte de l'abri, l'éventuel resserrage de boulons, les tests électriques assurant le bon fonctionnement des différents organes.

Le renouvellement des casiers, des racks vélo, des éléments de structure sont à la charge de l'autorité organisatrice sur proposition du délégataire.

STATION DE LAVAGE VELO (Parvis Nord de la Gare d'Annemasse)

Il est demandé au délégataire de vérifier au minimum 2 fois par semaine le bon fonctionnement de la station de lavage vélo du parvis nord de la gare d'Annemasse, dans un objectif de disponibilité permanente de l'équipement. Il devra assurer le nettoyage, la maintenance préventive et corrective, y compris maintenance électrique. Une clé sera fournie au concessionnaire afin de vérifier et alimenter les consommables pour assurer une disponibilité permanente de ceux-ci.

Le renouvellement des pièces est à la charge de l'autorité organisatrice sur proposition du délégataire.



ANNEXE 23

JUSTIFICATION DES TAUX DE CHARGES PATRONALES

Taux de charges patronales TP2A :

CHARGES PATRONALES	Type de taux	Bases Salaires	Conduite	MAINTENANCE MATERIEL ROULANT	CONTROLE, PREVENTION, SECURITE	COMMERC., DISTRIBUTION , VENTE	COUT DE STRUCTURE
URSSAF							
Assurance maladie - maternité - invalidité - décès	Légal et variable en fonction du salaire	totalité	7,000	8,559	8,080	7,982	9,654
Assurance Vieillesse Plafonnée	Légal et invariable	tranche 1	8,520	8,164	7,577	8,183	6,695
Cotisation Vieillesse Déplafonnée	Légal et invariable	totalité	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900
Cotisation Allocations Familiales	Légal et variable en fonction du salaire	totalité	3,458	3,450	3,462	3,516	4,246
Cotisation accident travail (AT) et maladies pro	Légal et variable en fonction de l'Entreprise	totalité	3,280	3,280	3,280	3,280	1,380
Contribution au fonds national d'aide au logement	Légal et variable en fonction de l'effectif de l'Entreprise	totalité	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500
Versement Transport	Légal et variable en fonction de l'Entreprise	totalité	1,100	0,990	1,100	1,048	1,100
Versement Transport additionnel (VTA)	Légal et variable en fonction de l'Entreprise	totalité					
Contribution solidarité autonomie (CSA)	Légal et invariable	totalité	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300
Contribution patronale au dialogue social	Légal et invariable	totalité	0,016	0,016	0,016	0,016	0,016
Forfait social	Légal et invariable	prévoyance et mutuelle	0,224	0,170	0,168	0,184	0,146
Réduction Fillon			- 0,780	- 0,020	- 3,110	- 3,250	-
ASSEDIC							
Assurance Chômage + Allocation de soutien fa	Légal et invariable	tranche 1 (1 PSS) & tranche 2 (3 PSS)	4,034	4,050	4,024	4,033	4,050
AGS (régime de garantie des salaires)	Légal et invariable	tranche 1 (1 PSS) & tranche 2 (3 PSS)	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150
RETRAITE							
Reduction Cotisation Retraite			- 0,469	- 0,174	- 0,792	- 0,847	-
Retraite Complémentaire	Minimum légal mais possibilité d'aller au-delà	tranche 1	3,924	3,762	3,491	3,771	3,085
Retraite Complémentaire	Légal	tranche 2 (7 PSS)		0,487	1,160	0,418	-
Contribution d'équilibre général (CEG)	Légal et invariable	tranche 1	1,285	1,232	1,143	1,235	1,010
Contribution d'équilibre général (CEG)	Légal et invariable	tranche 2 (7 PSS)		0,073	0,174	0,063	0,352
Contribution d'équilibre technique (CET)	Légal et invariable	totalité		0,055	0,137	0,034	0,128
Retraite Supplémentaire	Variable en fonction de l'Entreprise	totalité					2,344

Annexes

Annemasse-les-Voirons Agglomération

Délégation du service public des transports collectifs

1

CHARGES PATRONALES	Type de taux	Bases Salaires	Conduite	MAINTENANCE MATERIEL ROULANT	CONTROLE, PREVENTION, SECURITE	COMMERC., DISTRIBUTION , VENTE	COUT DE STRUCTURE
PREVOYANCE complémentaire							
Prévoyance complémentaire - Taux invalidité / Décès / Rente	Variable en fonction de l'Entreprise	tranche 1	0,349	0,259	0,271	0,293	0,188
Prévoyance complémentaire - Taux invalidité / Décès / Rente	Variable en fonction de l'Entreprise	tranche 2 (7 PSS)	0,014		0,016		0,007
Prévoyance complémentaire - Inaptitude à la conduite	Variable en fonction de l'Entreprise	tranche 1	0,184				
Prévoyance complémentaire - Inaptitude à la conduite (AGEFODIA TU)	Variable en fonction de l'Entreprise	tranche 2 (3 PSS)	0,090	0,090	0,090	0,090	0,090
Surcotation prévoyance (notamment invalidité), accord de branche	Variable en fonction de l'Entreprise		0,104	0,483	0,249	0,272	0,552
PARTICIPATION MUTUELLE							
Participation mutuelle	Variable en fonction de l'Entreprise	totalité	1,915	1,381	1,567	1,741	1,072
CE							
Dotation œuvres sociales	Variable en fonction de l'Entreprise	totalité	0,660	0,670	0,670	0,670	0,670
Dotation fonctionnement	Minimum légal mais possibilité d'aller au-delà	totalité	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200
TAXES							
Taxe d'apprentissage	Légal et invariable	totalité	0,680	0,612	0,680	0,648	0,680
Taux de la contribution supplémentaire à l'apprentissage (CSA)	Légal et variable en fonction de l'Entreprise	totalité					
Contribution unique à la formation professionnelle et à l'alternance	Légal et variable en fonction de l'Entreprise	totalité	1,500	1,350	1,500	1,430	1,500
Versement supplémentaire formation professionnelle réseaux urbains	Légal et invariable	totalité	0,300	0,270	0,300	0,286	0,300
Participation à l'effort de construction	Légal et invariable	totalité	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450
Médecine du travail	Légal et variable en fonction de l'Entreprise	totalité	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070
Taxes sur salaires	Légal et variable en fonction de l'Entreprise	brut + assiette forfait social	5,885	6,640	6,884	5,893	7,408
TOTAL avec Taxes sur salaires			46,843	49,419	45,707	44,559	50,243
TOTAL sans Taxes sur salaires			40,958	42,779	38,823	38,666	42,835



Annexes

Annemasse-les-Voirons Agglomération

Délégation du service public des transports collectifs

ANNEXE 24 – SECURITE DES BIENS ET DES PERSONNES

Engagements dans le cadre de la pièce B24 : Dispositions à valeurs contractuelles

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Taux de contrôle	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Taux de fraude	4%	3,50%	3%	3%	3%	2,50%	2,50%
Taux de recouvrement	45%	45%	50%	50%	50%	55%	55%



ANNEXE 25

LISTE DES REVENDEURS DE TITRES DE TRANSPORTS

La maison du fumeur

2, place de l'Hôtel de Ville 74100 ANNEMASSE

Tabac Presse Le Khedive

12, place Jean Deffaugt 74100 ANNEMASSE

Tabac Presse La Colline

74, route de Bonneville 74100 ANNEMASSE

Tabac Presse SNC La Gaillardine

56, rue de la Libération 74240 GAILLARD

Tabac Presse Lunel

56 rue de Genève. 74100 AMBILLY

Association des Commerçants Shopping Etrembières

21, rue de l'industrie 74100 ETREMBIERES

La collectivité possède des terminaux de pointe pour équiper au total 12 dépositaires.



Annexe 26

Plan de communication et de marketing

Plan d'actions pluriannuel

Enjeu n°1 : promouvoir la marque mobilité du territoire

 Période de réalisation de l'action

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
ANALYSER LES BESOINS, FAIRE ÉMERGER ET VALORISER LES INNOVATIONS	Enquête satisfaction	Clients TAC							
	Veille e-reputation	Tous publics							
CONQUÉRIR DE NOUVEAUX CLIENTS	TAC PRO								
	Mobility Box (avec les tpg)	Entreprises							
	Animations PDM	Entreprises							
	Challenge Vélo'TAF	Entreprises							
	TAC PROXIMITE								
	Ateliers vélos	Tous publics							
	Ateliers séniors	Seniors							
	Boutique Mobile (centres commerciaux, marchés)	-							
	Permis Mobilité (animation scolaires)	Scolaires							
	STRATEGIE DIGITALE								
	Animation réseaux sociaux	Tous publics							
	Nouveaux quotidiens (avec les TPG)	Non client TAC							
	SEA SEO Display	Non client TAC							
MISE EN AVANT DE L'OFFRE GLOBALE TAC MOBILITÉS	CAMPAGNES DE PROMOTIONS								
	VELOTAC & MOIS DU VELO (incluant VLD)	Tous publics							
	Transition énergétique	Tous publics							
	P+R	Habitants du territoire et exogènes							
	Semaine de la mobilité (avec les TPG)	Tous publics							
	Opération Greenbus	Clients TAC							
	Le bus de Noël	Tous publics							
	Promotion du nouveau réseau	Tous publics							

Enjeu n°2 : préserver les recettes

 Période de réalisation de l'action

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
FIDÉLISER NOS CLIENTS	TAC Fidélité	Clients TAC							
	Jeux Concours	Clients TAC							
	Club des ambassadeurs	Clients TAC							
GÉNÉRER DES RECETTES	Lutte contre la Fraude	Clients TAC							
	PLV à la MMT	Clients TAC							
	My TAC (newsletter, sms, contact client)	Clients TAC							
COMMUNIQUER/ ANIMER LES CANAUX DE DISTRIBUTION	Animation des dépositaires	Dépositaires							
	Mise en valeur des canaux de vente digitaux	Clients TAC							

Enjeu n°3 : renforcer l'ancrage sur le territoire

 Période de réalisation de l'action

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
METTRE EN AVANT LA RICHESSE DU TERRITOIRE	Balades vélos organisées avec l'OT	Tous publics/ touristes							
	Partenariat Téléphérique du Salève	Tous publics/ touristes							
	Mise en avant des événements du territoire	Tous publics/ touristes							
CRÉER DES PARTENARIATS	Commerçants centre-ville	Commerçants							
	Club des acteurs du Parvis de la gare	Acteurs parvis							

Focus sur les actions sur les 3 premières années du contrat

Enjeu n°1 : promouvoir la marque mobilité du territoire

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	SUPPORTS	2023	2024	2025
ANALYSER LES BESOINS, FAIRE ÉMERGER ET VALORISER LES INNOVATIONS	Enquête satisfaction	Clients TAC	Prestation	12 000 €	- €	12 000 €
	Veille e-reputation	Tous publics	Prestation	3 000 €	3 000 €	3 000 €
CONQUÉRIR DE NOUVEAUX CLIENTS	TAC PRO					
	Mobility Box (avec les tpg)	Entreprises	-	interne	interne	interne
	Animations PDM	Entreprises	Sous-traitant animation sur site, impression	12 000 €	12 000 €	12 000 €
	TAC PROXIMITE					
	Ateliers vélos	Tous publics	Goodies, sous- traitant animateur	1 000 €	1 000 €	1 000 €
	Ateliers séniors	Seniors	-	interne	interne	interne
	Boutique Mobile (centres commerciaux, marchés)	-	Impression PLV, goodies	500 €	500 €	500 €
	Permis Mobilité (animation scolaires)	Scolaires	Goodies et nouveau dispositif: impression de 5 jeux et 1 jeu digital, dès 2025	500 €	500 €	1 900 €
	STRATEGIE DIGITALE					
	Animation réseaux sociaux	Tous publics	Achats d'espace et création de visuels	20 000 €	25 000 €	20 000 €
	Nouveaux quotidiens (avec les tpg)	Non client TAC	Achats de mots clefs	20 000 €	20 000 €	20 000 €
	SEA SEO Display	Non client TAC	Achats d'espace	2 000 €	2 000 €	2 000 €
MISE EN AVANT DE L'OFFRE GLOBALE TAC MOBILITÉS	CAMPAGNES DE PROMOTIONS					
	VELOTAC & MOIS DU VELO	Tous publics	Print, radio, affichages et animations	14 000 €	6 500 €	6 500 €
	Référent accueil LABEL VELO	Tous publics	Coût labélisation	- €	200 €	- €
	Transition énergétique (nouveaux véhicules)	Tous publics	Visuels, event presse	1 000 €	-	-
	P+R	Habitants du territoire et exogènes	Stat digitale (mots clefs) + streetmarketing	2 000 €	2 000 €	2 000 €
	Semaine de la mobilité (avec les TPG)	Tous publics	Print, radio, affichages et animations	10 000 €	10 000 €	10 000 €
	Opération Greenbus	Clients TAC	-	inclus budget semaine mobilité	-	-
	Le bus de Noël	Tous publics	Habillage d'un véhicule et visuel promo	2 000 €	2 000 €	2 000 €
	Promotion du nouveau réseau	Tous publics	Dispositif complet de communication	-	-	20 000 €

Enjeu n°2 : préserver les recettes

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	SUPPORTS	2023	2024	2025
FIDÉLISER NOS CLIENTS	TAC Fidélité	Clients TAC	Digital, affichage bus et MMT	Interne	Interne	Interne
	Jeux Concours	Clients TAC	Digital, affichage bus et MMT	Interne	Interne	Interne
	Clubs des ambassadeurs	Clients TAC	Collations et goodies	500 €	500 €	500 €
GÉNÉRER DES RECETTES	Lutte contre la Fraude	Clients TAC	Print, radio, affichages	6 000 €	-	6 000 €
	PLV à la MMT	Clients TAC	Print	1 200 €	1 200 €	1 200 €
	My TAC (newsletter, sms, contact client)	Clients TAC	Licence logiciel et coût SMS	12 171 €	12 171 €	12 171 €
COMMUNIQUER/ ANIMER LES CANAUX DE DISTRIBUTION	Animation des dépositaires	Dépositaires	-	Interne	Interne	Interne
	Mise en valeur des canaux de vente digitaux	Clients TAC	Digital, affichage bus et MMT	Interne	Interne	Interne

Enjeu n°3 : renforcer l'ancrage sur le territoire

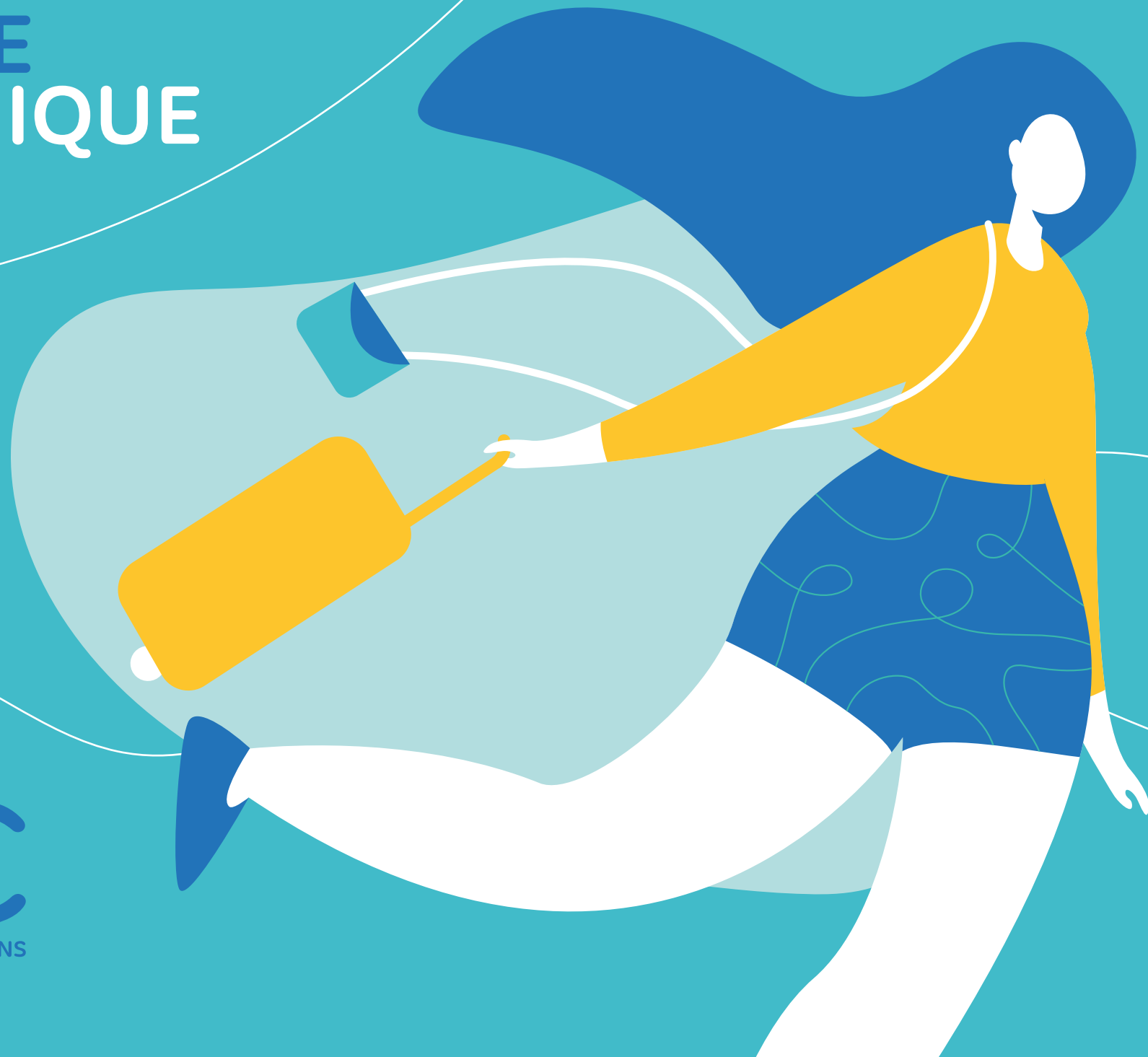
OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	SUPPORTS	2023	2024	2025
METTRE EN AVANT LA RICHESSE DU TERRITOIRE	Balades vélos organisées avec l'OT	Tous publics/ touristes	-	Inclus dans opération VELO TAC	Interne	Interne
	Partenariat Téléphérique du Salève	Tous publics/ touristes	-	-	Interne	Interne
	Mise en avant des événements du territoire	Tous publics/ touristes	-	Interne	Interne	Interne
CRÉER DES PARTENARIATS	Commerçants centre-ville	Commerçants	Achats de produits pour jeux concours tac	1 000 €	1 000 €	1 000 €
	Club des acteurs du Parvis de la gare	Acteurs parvis	-	Interne	Interne	Interne

ANNEXE 27 - PLAN DE FORMATION

Formations	Résumé de l'objectif et Contenu de la formation	Type formation	Personnel concerné	Heures par Personne	2023			2024			2025			2026			2027			2028			2029		
					Heures Exercice 2023	Nb personnes Exercice 2023	Coûts Exercice 2023	Heures Exercice 2024	Nb personnes Exercice 2024	Coûts Exercice 2024	Heures Exercice 2025	Nb personnes Exercice 2025	Coûts Exercice 2025	Heures Exercice 2026	Nb personnes Exercice 2026	Coûts Exercice 2026	Heures Exercice 2027	Nb personnes Exercice 2027	Coûts Exercice 2027	Heures Exercice 2028	Nb personnes Exercice 2028	Coûts Exercice 2028	Heures Exercice 2029	Nb personnes Exercice 2029	Coûts Exercice 2029
Formation continue obligatoire (FCO) (Recyclage tous les 5 ans)	La FCO est une obligation pour tous les conducteurs ou salariés titulaires du permis D (exerçant des missions de conduite ou pouvant être amenés à conduire un véhicule de type bus). Cette formation permet, à partir d'un bilan des connaissances et compétences, de se perfectionner à une conduite rationnelle axée sur la sécurité et l'éco-conduite. Elle permet également d'actualiser ses connaissances en matière de réglementation transport ainsi que de santé (dont la gestion du stress), sécurité routière, sécurité environnementale et d'améliorer ses pratiques dans ces domaines	externe	* Conducteurs-receveurs * Maîtrises d'Exploitation * Mécaniciens	35	525	15	4 500,00 €	455	13	3 900,00 €	700	20	6 000,00 €	595	17	5 100,00 €	525	15	4 500,00 €	525	15	4 500,00 €	455	13	3 900,00 €
Gestion des conflits en situation professionnelle - niveau 1	Etre capable de prévenir et de gérer les situations délicates afin d'éviter une évolution en situations conflictuelles; professionnaliser la gestion du stress dans la relation commerciale	externe	Personnels de conduite, d'accueil, de contrôle, en contact avec le client	14	420	30	5 700,00 €	350	25	4 750,00 €	350	25	4 750,00 €	350	25	4 750,00 €	350	25	4 750,00 €	350	25	4 750,00 €	350	25	4 750,00 €
Gestes et postures adaptés	Appliquer les techniques de gestes et postures de travail adaptées au poste de travail pour atténuer la fatigue et réduire la fréquence des accidents; pour les conducteurs bus, en fonction des audits de conduite	externe	* Conducteurs-receveurs * Conducteurs TAD * Médiateurs	7	112	16	1 760,00 €	112	16	1 760,00 €	112	16	1 760,00 €	112	16	1 760,00 €	112	16	1 760,00 €	112	16	1 760,00 €	112	16	1 760,00 €
Recyclage Sauveteur Secouriste au Travail (recyclage tous les 2 ans)	Recycler les titres pour les sauveteurs secouristes au travail pour qu'ils puissent intervenir en cas d'accident sur le dépôt et sur le réseau	externe	* Personnels structure (exploitation, MMT, bureaux, CODIR) * Personnels maintenance * Conducteurs TAD	7	70	10	2 000,00 €	70	10	2 000,00 €	70	10	2 000,00 €	70	10	2 000,00 €	70	10	2 000,00 €	70	10	2 000,00 €	70	10	2 000,00 €
Prévention des incendies (locaux Depot, Atelier, MMT)	Guides files, serres files, savoir manipuler les engins pour éteindre le feu, procédure d'urgence incendie et évacuation des locaux	externe	Personnels des dépôt, atelier, MMT	3	60	20	2 000,00 €	0	0	- €	60	20	2 000,00 €	0	0	- €	60	20	2 000,00 €	0	0	- €	60	20	2 000,00 €
Prévention des incendies (Bus)	Guides files, serres files, savoir manipuler les engins pour éteindre le feu, procédure d'urgence incendie et évacuation des véhicules de transport en commun	externe	Conducteurs-receveurs et TAD, médiateurs, mécaniciens	1	50	50	2 500,00 €	0	0	- €	50	50	2 500,00 €	0	0	- €	50	50	2 500,00 €	0	0	- €	50	50	2 500,00 €
Sensibilisation à l'accueil des personnes en situation d'handicap	Sensibilisation aux différents types d'handicaps, aux comportements spécifiques et adaptés, à la sécurité dans le transport	externe	* Conducteurs-receveurs * Maîtrises d'Exploitation Personnels MMT	4,5	144	32	3 200,00 €	144	32	3 200,00 €	144	32	3 200,00 €	144	32	3 200,00 €	144	32	3 200,00 €	144	32	3 200,00 €	144	32	3 200,00 €
Formation de conducteurs accompagnateurs de Personnes à Mobilité réduite (TPMR)	Obligation de formation définie par l'accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur (Ministère du transport). Permettre au conducteur accompagnateur d'effectuer en sécurité le transport d'une personne présentant un handicap de mobilité réduite (PMR).	externe	* Conducteurs VL TAD * Maîtrises d'exploitation CR (remplacement TAD)	14	70	5	1 080,00 €	70	5	1 080,00 €	70	5	1 080,00 €	70	5	1 080,00 €	70	5	1 080,00 €	70	5	1 080,00 €	70	5	1 080,00 €
Conduite rationnelle et sécurité (éco-conduite) (conduite sur neige)	Ces formations permettent au conducteur de comprendre les fondements théorique de la conduite Confort, Sécurité et Economique. Elle lui permet de faire un diagnostic de sa pratique et de prendre des mesures de correction - dispensée par un formateur Interne, lui-même formé au préalable dans une session spéciale à destination des formateurs.	externe	Conducteurs	7	112	16	2 000,00 €	112	16	2 000,00 €	112	16	2 000,00 €	112	16	2 000,00 €	112	16	2 000,00 €	112	16	2 000,00 €	112	16	2 000,00 €
DevTouch - Qualité de la relation Client	RATP Dev a développé une formation spécifique sur la relation client avec l'Académie du Service, intitulée DevTouch, avec pour objectifs : Réaliser l'importance du service dans une expérience client agréable ; Découvrir l'esprit de service propres aux agences RATP Dev; S'entraîner à incarner les postures RATP Dev : attentif, sympathique, disponible, efficace	interne	* Conducteurs * Agents commerciaux MMT	7	140	20	4 000,00 €	140	20	4 000,00 €	280	40	8 000,00 €	140	20	4 000,00 €	140	20	4 000,00 €	140	20	4 000,00 €	140	20	4 000,00 €
Management opérationnel de l'exploitation	Cette formation doit permettre aux participants d'acquérir un socle de connaissances afin d'exercer ou de progresser dans l'exercice de leurs responsabilités de Managers opérationnels de réseau de transport	externe	* Maîtrises d'exploitation * Conducteurs AZM	21	42	2	640,00 €	0	0	- €	0	0	- €	42	2	640,00 €	0	0	- €	0	0	- €	42	2	640,00 €
Formation Coach Conduite	Aider les chefs d'équipe à mieux prévenir les risques d'accident (faire un bilan d'accidentologie individuel et collectif ;mettre en place les conditions de réussite et de sécurité pour effectuer un audit de conduite sur ligne des conducteurs; savoir développer les compétences de conduite des conducteurs)	externe	Managers d'exploitation	14	0	0	- €	14	1	110,00 €	0	0	- €	14	1	110,00 €	0	0	- €	14	1	110,00 €	0	0	- €
CACES - renouvellement tous les 5 ans	Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES) qui permet de valider les connaissances théoriques et le savoir-faire d'un employé amené à manoeuvrer une famille d'engins spécifiques (une validité de 5 ans)	externe	Mécaniciens	35	0	0	- €	0	0	- €	70	2	1 800,00 €	0	0	- €	70	2	1 800,00 €	0	0	- €	0	0	- €
Formation Habilitation électrique B0 HD H0V BF HF	Effectuer en sécurité des travaux d'ordre non électrique dans un milieu comportant des risques électriques ou à proximité d'une installation, d'un ouvrage ou de canalisations enterrées	externe	Personnel non électricien identifié dans l'entreprise	7	0	0	- €	28	4	600,00 €	0	0	- €	0	0	- €	28	4	600,00 €	0	0	- €	0	0	- €
Habilitation Electrique Travaux et/ou consignation d'ordre électrique	Habilitation électrique initiale : opérations d'ordre électrique en Basse Tension (BT) B1(V), B2(V), B2V Essai, BR, BE Essai et/ou Mesure et/ou Vérification, BC, H0-H0V	externe	Personnel identifié dans l'entreprise	21	126	6	6 540,00 €	0	0	- €	126	6	6 540,00 €	0	0	- €	126	6	6 540,00 €	0	0	- €	126	6	6 540,00 €
Habilitation électrique véhicule B2XL OPERATION BATTERIE	Connaissances et savoirs faire sur les risques d'origine électrique dans le cadre d'opérations d'ordre électrique ou non électrique et se prémunir de tout accident susceptible d'être encouru lors d'opérations de diagnostic ou de maintenance sur les autobus à traction électrique	externe	Mécaniciens	7	0	0	- €	28	4	1 800,00 €	0	0	- €	0	0	- €	28	4	1 800,00 €	0	0	- €	0	0	- €
Formation GNV Niveau 0	Formation de base - Niveau 0 (1 heure)	externe	Tout public présent sur site d'exploitation	1	110	110	7 810,00 €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €
Formation GNV Niveau 1	Niveau 1 (1 jour)	externe	* Responsable Maintenance * Mécaniciens	7	35	5	1 415,00 €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €
Formation GNV Niveau 2	Niveaux 2/3 (2 jours)	externe	Mécaniciens	14	56	4	2 264,00 €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €
Actualisation compétences maintenance bus thermiques	Formation groupée d'actualisation technique	externe	Mécaniciens	14	0	0	- €	14	1	250,00 €	14	1	250,00 €	14	1	250,00 €	14	1	250,00 €	14	1	250,00 €	14	1	250,00 €
Assermentation Fraude et techniques de contrôle	Formation juridique au code des transports et Décret 1136 pour les agents de contrôle	externe	Agents controleurs	14	84	6	1 140,00 €	84	6	1 140,00 €	84	6	1 140,00 €	84	6	1 140,00 €	84	6	1 140,00 €	84	6	1 140,00 €	84	6	1 140,00 €
Assermentation Voirie	Formation juridique pour l'assermentation à l'article 130-4 du code de la route pour avoir compétence à constater par procès-verbal les contraventions prévues au code de la route	externe	Agents controleurs	7	0	0	- €	28	4	760,00 €	0	0	- €	28	4	760,00 €	0	0	- €	28	4	760,00 €	0	0	- €
Formation évolution logiciels métier (bureautique, comptabilité,marketing...)	Des formations type bureautique ou mise à jour des connaissances métiers sont programmées pour les fonctions supports en fonction des besoins individualisés	externe	Personnel d'encadrement et administratif DEX, DEX Adjoint et Responsable planning	14	70	5	6 500,00 €	70	5	6 500,00 €	70	5	6 500,00 €	70	5	6 500,00 €	70	5	6 500,00 €	70	5	6 500,00 €	70	5	6 500,00 €
Formation à l'outil CLEO (exploitation)	Formation au nouveau logiciel d'exploitation CLEO qui va remplacer ORDICARS	interne	5 responsables de service et 6 régulateurs	35	105	3	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €
Formation à l'outil CLEO (autres services)	Formation au nouveau logiciel d'exploitation CLEO qui va remplacer ORDICARS	interne	5 responsables de service et 6 régulateurs	7	77	11	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €
Titre Professionnel de Conducteur de transport en commun sur route (pour publics prioritaires dans la limite de prise en charge par Pôle Emploi)	Le Titre professionnel de Conducteur de transport en commun sur route (niveau V) délivré par le Ministère du Travail permet l'obtention par équivalence du permis de conduire catégorie D, de la qualification initiale de Conducteur routier de voyageurs, et donc de la Carte de Qualification de Conducteur.	externe	Conducteurs-receveurs embauchés	434	434	1	6 000,00 €	434	1	6 000,00 €	434	1	6 000,00 €	434	1	6 000,00 €	434	1	6 000,00 €	434	1	6 000,00 €	434	1	6 000,00 €
Prévention des Risques Psycho Sociaux	Apprendre à prévenir les situations à risque psychosocial et à améliorer la qualité de vie au travail	externe	Manager d'équipe de tous services	14	0	0	- €	56	4	2 000,00 €	0	0	- €	56	4	2 000,00 €	0	0	- €	56	4	2 000,00 €	0	0	- €
Formation Billetique maintenance - niveau 3	Maintenance niveau 3 outil billettique	externe	Maintenance	35	140	4	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €
Formation SAEIV maintenance - niveau 3	Maintenance niveau 3 outil SAEIV INEO	externe	Maintenance	35	140	4	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €
Formation aux nouveaux réseaux (fin 2023 et fin 2025)	Reconnaissance nouveaux réseaux	interne	Conducteurs-receveurs	3,5	280	80	- €	0	0	- €	294	84	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €	0	0	- €
Formation Santé Sécurité Conditions Travail	Initier les élus aux méthodes et procédés de prévention des risques professionnels et à améliorer les conditions de travail (renouvelée lorsque les représentants ont exercé leur mandat pendant 4 ans, consécutifs ou non)	externe	Nouveaux élus CSE titulaires et suppléants s	21	84	4	2 680,00 €	84	4	2 680,00 €	42	2	1 340,00 €	0	0	- €	84	4	2 680,00 €	84	4	2 680,00 €	42	2	1 340,00 €
Totaux					3486	459	63729	2293	171	44530	3082	341	56860	2335	165	41290	2571	242	55100	2307	165	42730	2375	230	49600

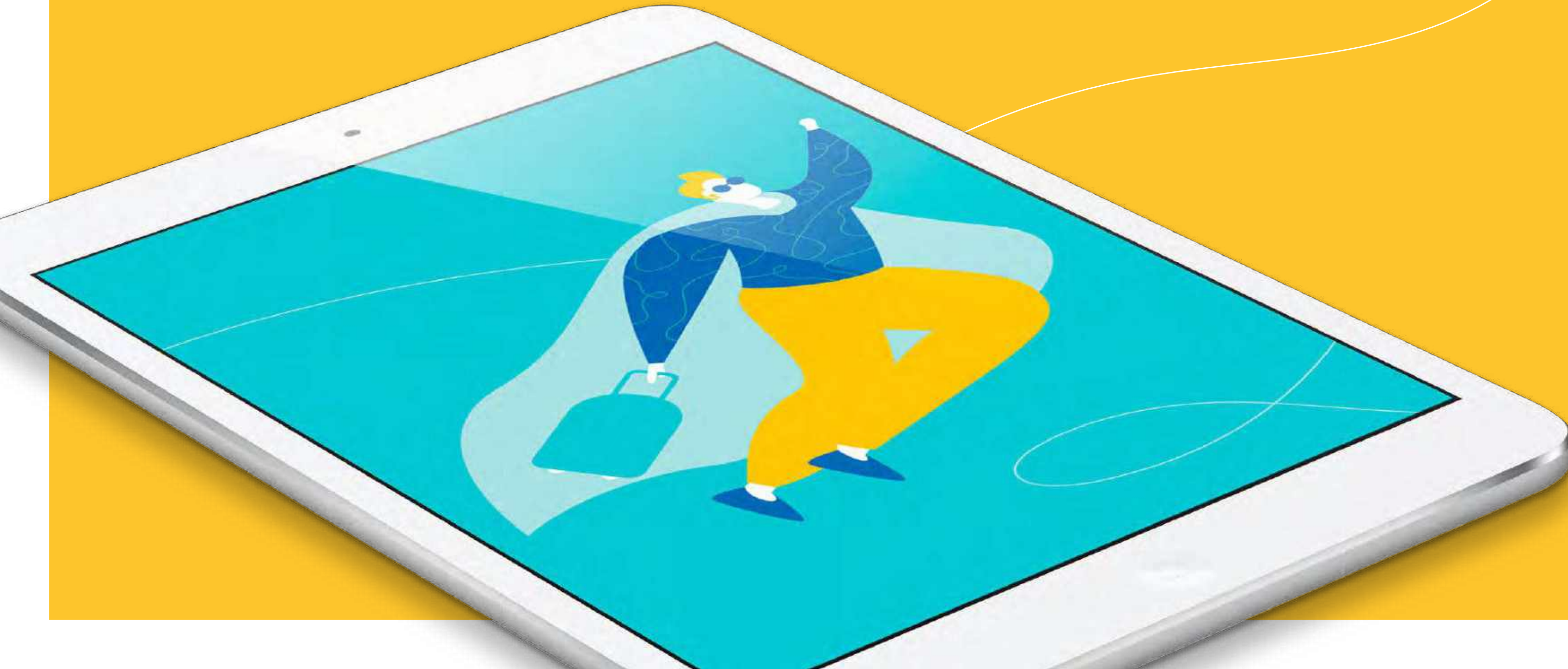
ANNEXE 28

CHARTRE GRAPHIQUE



tac

MOBILES DE TOUTES FAÇONS



Avant-propos

05

Le logotype

07

Codes
Graphiques

13

La
Typographie

21

Les couleurs et
combinaisons

25

Le territoire

31

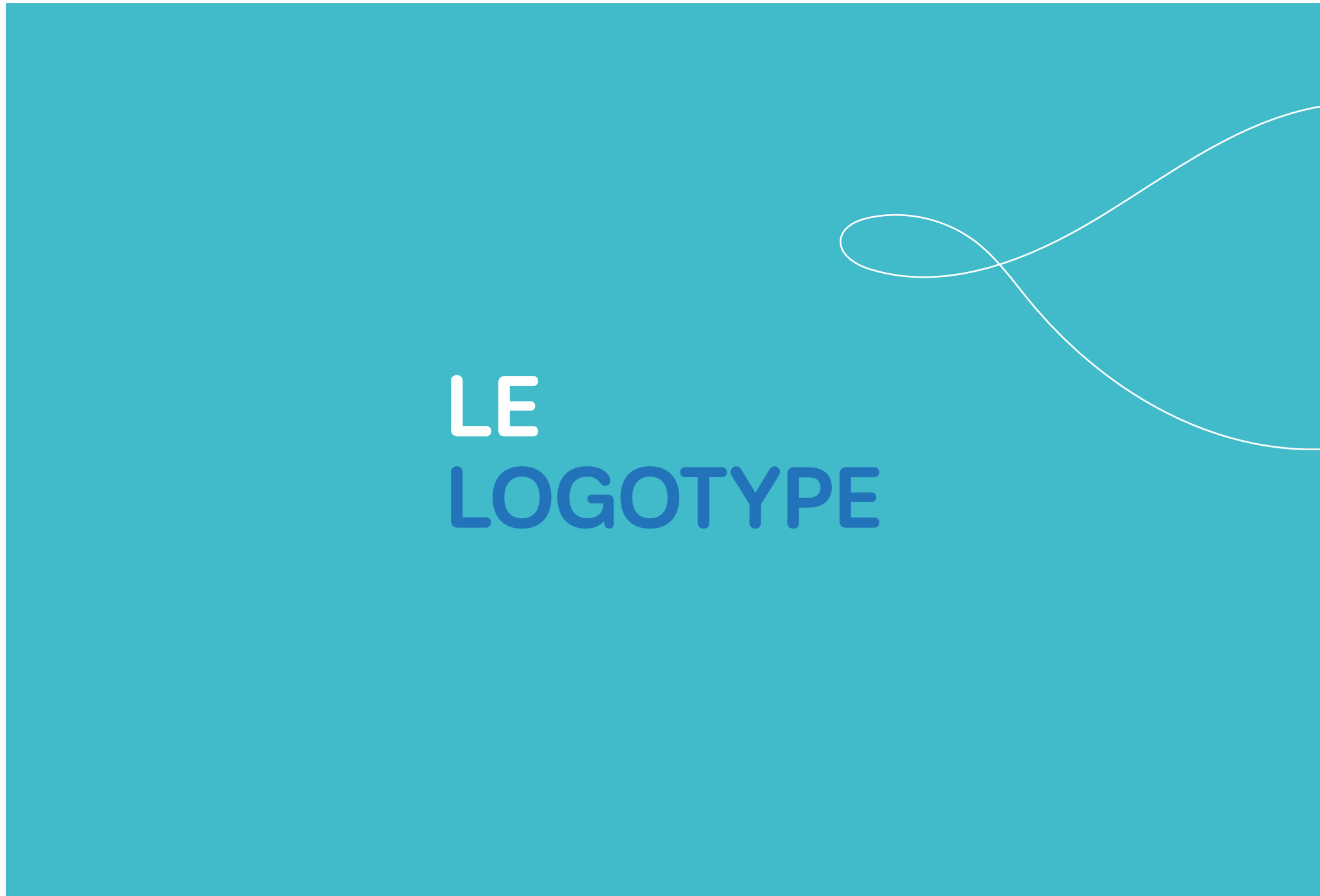


POURQUOI UNE CHARTRE GRAPHIQUE ?

Ce document de travail contient l'ensemble des règles de fonctionnement et d'identité graphique de TAC.

Il a pour but d'unifier tous les supports de communication de la société afin de créer une cohérence graphique sur l'ensemble des documents et communications qu'elle produit.

Ainsi, cette charte permettra de renforcer l'image de marque de TAC en assurant une constance dans son expression.





toac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS



toac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

tax

MOBILES DE TOUTES FAÇONS



tax

MOBILES DE TOUTES FAÇONS





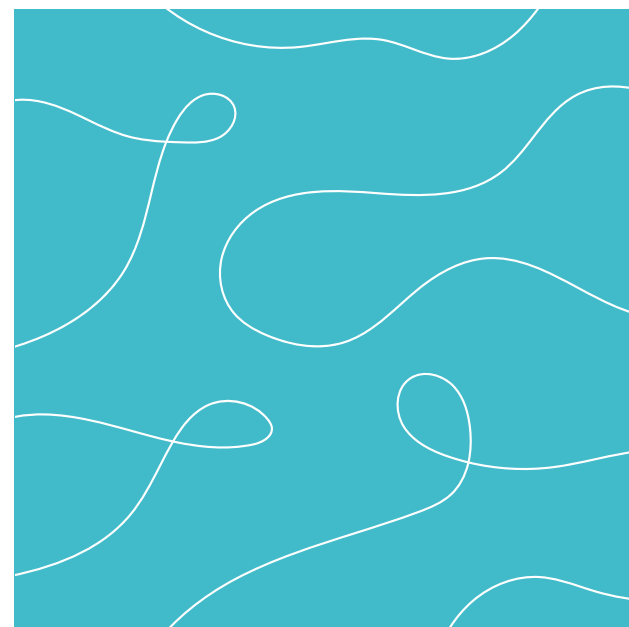
CODES GRAPHIQUES



CODES GRAPHIQUES

Le style choisi se veut simple, épuré et minimaliste.

Les illustrations vectorielles s'affranchissent des détails superflus pour mieux mettre en valeur l'essentiel : l'action, la situation, le message.







LOREM IPSUM
DOLOR SIT AMET,
CONSECTETUER
ADIPISCING ELIT.

DIAM NONUMMY NIBH
EUISMOD TINCIDUNT
UT LAOREET DOLORE

MAGNA ALIQUAM ERAT
VOLUTPAT SET
NONUMMY NIBH EUISMOD

tac

MOBILES DE TOUTES FAÇONS



PARCE QU'IL Y A AUTANT DE FAÇONS DE SE DÉPLACER,
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT,
TAC EST LÀ POUR ACCOMPAGNER CHACUN D'ENTRE VOUS.

LOREM IPSUM
DOLOR SIT AMET,
CONSECTETUER
ADIPISCING ELIT.

DIAM NONUMMY NIBH
EUISMOD TINCIDUNT
UT LAOREET DOLORE

MAGNA ALIQUAM ERAT
VOLUTPAT SET
NONUMMY NIBH EUISMOD

tac

MOBILES DE TOUTES FAÇONS



PARCE QU'IL Y A AUTANT DE FAÇONS DE SE DÉPLACER,
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT,
TAC EST LÀ POUR ACCOMPAGNER CHACUN D'ENTRE VOUS.

LOREM IPSUM
DOLOR SIT AMET,
CONSECTETUER
ADIPISCING ELIT.

DIAM NONUMMY NIBH
EUISMOD TINCIDUNT
UT LAOREET DOLORE

MAGNA ALIQUAM ERAT
VOLUTPAT SET
NONUMMY NIBH EUISMOD

tac

MOBILES DE TOUTES FAÇONS



PARCE QU'IL Y A AUTANT DE FAÇONS DE SE DÉPLACER,
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT,
TAC EST LÀ POUR ACCOMPAGNER CHACUN D'ENTRE VOUS.

LOREM IPSUM
DOLOR SIT AMET,
CONSECTETUER
ADIPISCING ELIT.

DIAM NONUMMY NIBH
EUISMOD TINCIDUNT
UT LAOREET DOLORE

MAGNA ALIQUAM ERAT
VOLUTPAT SET
NONUMMY NIBH EUISMOD

tac

MOBILES DE TOUTES FAÇONS



PARCE QU'IL Y A AUTANT DE FAÇONS DE SE DÉPLACER,
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT,
TAC EST LÀ POUR ACCOMPAGNER CHACUN D'ENTRE VOUS.

MOBIL ALACOOOL
MOBIL EXIGEANT
MOBIL HEUREUX
MOBIL ENFAMILLE
MOBIL ABONNÉ
MOBIL SANSFRONTIÈRE
MOBIL INNOVANT
MOBIL DIGITAL



LA
TYPOGRAPHIE

MOBIL

LA TYPOGRAPHIE

La typographie utilisée pour les documents et communications de TAC est la CORPORATIVE SANS.

Cette typo linéale apporte modernité et simplicité à la marque tout en permettant une bonne lisibilité.

Ses terminaisons variées transmettent rigueur et stabilité tandis que ses arrondis confèrent humanisme et sympathie à la marque.

Enfin, sa grande diversité de graisses et de glyphes permettra une bonne hiérarchisation des contenus.

CORPORATIVE SANS REGULAR

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
0123456789?!,:;/=-+

CORPORATIVE SANS MEDIUM

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
0123456789?!,:;/=-+

CORPORATIVE SANS BOLD

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
0123456789?!,:;/=-+

TYPOGRAPHIE

TERMINAISONS SANS EMPATTEMENTS
APPORTENT VIGUEUR ET PRÉCISION.

TYPO LINÉALE
SIMPLICITÉ, LISIBILITÉ ...

TITRE
CORPORATIVE SANS BOLD
EN CAP

**CECI EST UN
EXEMPLE DE TITRE**

SOUS-TITRE
CORPORATIVE SANS MEDIUM
EN CAP

CECI EST UN EXEMPLE DE SOUS-TITRE

TEXTE DE LABEUR
CORPORATIVE SANS REGULAR
EN BAS-DE-CASSE

Ceci est un exemple de paragraphe. Ducondum que mussidelic mo co vidit, ca nihiliciis, tatum eresili ctorure et dit fat. Valabef auridiuret vividem ingulis. mei ina, Patrum faut dem sulin tem te pris hocavo, nonlos Ad aperemus tempopote pestabe.

Tati, cultorem, ut inte efac fuium, nosulvirte, se, optia videdecris igna, se rest eribus lis bonsil cul vis ocae, sed noc temo maximusque notam prehebatum avo, mis, num senam ad inatiae tea qua de esse con tustabe ssuli, cae temorbit.

VARIANTES DE GRAISSES ET DE COULEURS :

Pour conserver une unité dans tous les documents, des règles de hiérarchisation s'appliquent à la typographie. De la sorte, les titres, sous-titres et blocs de textes sont unifiés sur chacun des supports.

Ces règles typographiques permettent aussi de dynamiser l'ensemble des documents en créant des effets de « volumes ».

Le noir 100% sera priorisé pour l'ensemble des textes. Pour les textes sur fonds de couleurs, une typo en défoncée blanche sera exploitée.



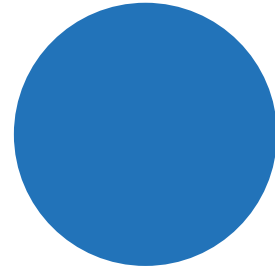
LES COULEURS ET COMBINAISONS

LES COULEURS ET COMBINAISONS

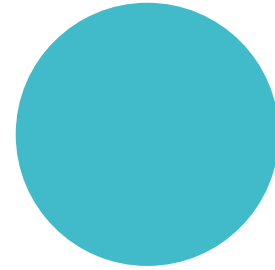
La charte graphique de TAC comprend 2 couleurs génériques qui constituent la base des différents univers associés aux thématiques.

Dans certains cas contextualisés, il est également possible d'associer une couleur particulière à une thématique.

COULEURS PRINCIPALES

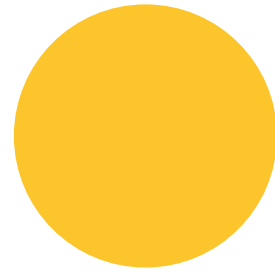


PANTONE 3005 C

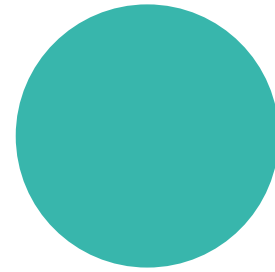


PANTONE 319 C

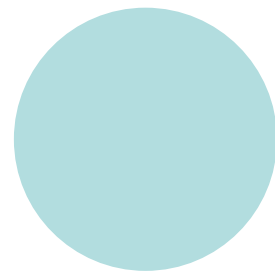
COULEUR SECONDAIRE



PANTONE 123 C



PANTONE 3265 C



PANTONE 317 C

tac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS



taac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

Icons: train, tram, bus, car, bicycle



taac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

Icons: train, tram, bus, car, bicycle



taac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

Icons: train, tram, bus, car, bicycle



taac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

Icons: train, tram, bus, car, bicycle



LE TERRITOIRE



JE VIS
LA VILLE
À VÉLO

TRAM, BUS, TRAIN, VÉLO, AUTO.
TOUS LES MOYENS SONT BONS POUR AVANCER COMME IL FAUT.



MON AUTO
PARTAGÉE,
DES ÉCONOMIES
PAR TRAJET

TRAM, BUS, TRAIN, VÉLO, AUTO.
TOUS LES MOYENS SONT BONS POUR AVANCER COMME IL FAUT.



J'AIME
TROP MON
TRAIN-TRAIN
QUOTIDIEN

TRAM, BUS, TRAIN, VÉLO, AUTO.
TOUS LES MOYENS SONT BONS POUR AVANCER COMME IL FAUT.



TRAM, BUS, TRAIN,
VÉLO, AUTO,
TOUS LES MOYENS
SONT BONS
POUR AVANCER
COMME IL FAUT.



NOUVEAUX BUS ÉLECTRIQUES + 300 VÉLOS À DISPOSITION TRAM À FAIBLE CONSOMMATION



POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO2, LA MEILLEURE TACTIQUE C'EST LA TAC.

tac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

TRAM, BUS, TRAIN, VÉLO, AUTO.
TOUS LES MOYENS SONT BONS POUR AVANCER COMME IL FAUT.

ABO JUNIOR REGIONAL ANNEMASSE + GENÈVE

59€ /MOIS



ET HOP! JE M'ABONNE À LA TAC. JE BOUGE DU TAC-AU-TAC.

tac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

TRAM, BUS, TRAIN, VÉLO, AUTO.
TOUS LES MOYENS SONT BONS POUR AVANCER COMME IL FAUT.

LE LÉMAN EXPRESS EST MAINTENANT DANS VOTRE APPLI TAC



JE VAIS ET JE VIENS À GENÈVE COMME JE VEUX

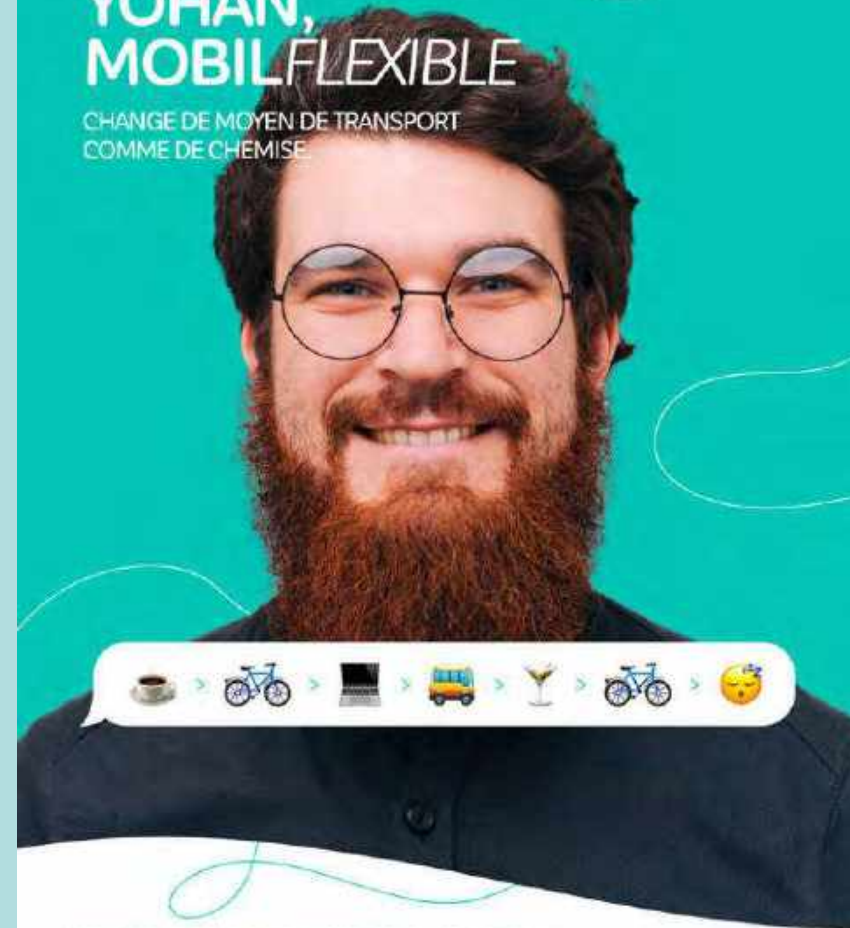
tac MobilitéS

tac MOBILITÉ À VOLONTÉ LÉMAN EXPRESS



YOHAN, MOBIL FLEXIBLE

CHANGE DE MOYEN DE TRANSPORT
COMME DE CHEMISE.

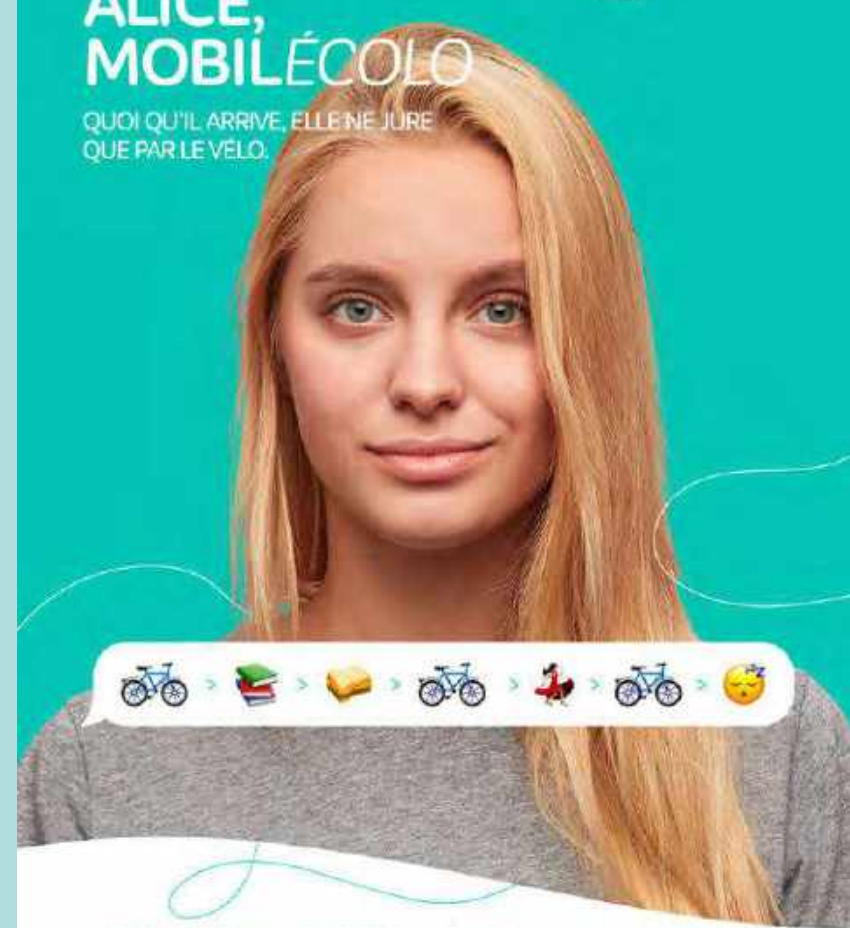


PARCE QU'IL Y A AUTANT DE TRAJETS
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT.
LA TAC ADAPTE SES TRANSPORTS
AUX BESOINS DE CHACUN.

tac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

ALICE, MOBIL ÉCOLO

QUOI QU'IL ARRIVE, ELLE NE JURE
QUE PAR LE VÉLO.



PARCE QU'IL Y A AUTANT DE TRAJETS
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT.
LA TAC ADAPTE SES TRANSPORTS
AUX BESOINS DE CHACUN.

tac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

YVAN, MOBIL ACCOMPLI

IL FAIT LE MÊME TRAJET DEPUIS DES ANNÉES
ET N'A AUCUNE RAISON DE CHANGER.



PARCE QU'IL Y A AUTANT DE TRAJETS
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT.
LA TAC ADAPTE SES TRANSPORTS
AUX BESOINS DE CHACUN.

tac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

EDITH ET MARC, MOBIL À PLUSIEURS

ILS RENTABILISENT LEURS TRAJETS
AVEC UNE VOITURE PARTAGÉE.

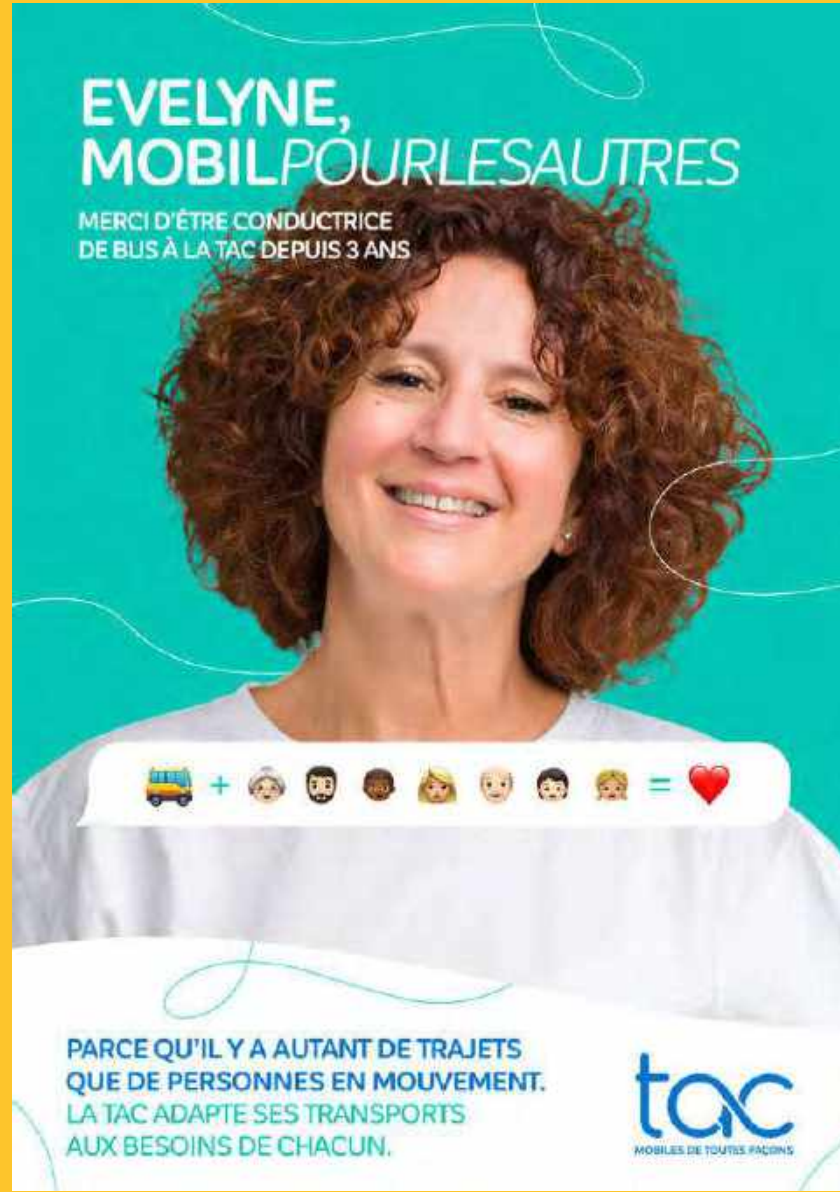



PARCE QU'IL Y A AUTANT DE TRAJETS
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT.
LA TAC ADAPTE SES TRANSPORTS
AUX BESOINS DE CHACUN.

tac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS



**EVELYNE,
MOBIL POUR LES AUTRES**

MERCI D'ÊTRE CONDUCTRICE
DE BUS À LA TAC DEPUIS 3 ANS






PARCE QU'IL Y A AUTANT DE TRAJETS
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT.
LA TAC ADAPTE SES TRANSPORTS
AUX BESOINS DE CHACUN.



POUR QUI ?
JUSQU'OU ?
QUAND ?
COMBIEN ?
COMMENT ?

TOUT CE QUE VOUS VOULEZ
SAVOIR EST LÀ DEDANS.



PARCE QU'IL Y A AUTANT DE FAÇONS DE SE DÉPLACER,
QUE DE PERSONNES EN MOUVEMENT,
TAC EST LÀ POUR ACCOMPAGNER CHACUN D'ENTRE VOUS.



tac
MOBILES DE TOUTES FAÇONS

Convention Léman Pass – Charte graphique

léman  **pass**
charte graphique

Charte graphique Léman Pass

1. Contexte

1.1 Introduction	3
1.2 Positionnement	4

2. Identité

2.1 Logo	5
2.2 Couleurs	6
2.3 Déclinaisons	7
2.4 Texte courant	8
2.5 Utilisation	9
2.6 Typographie	10

3. Signature de marque

3.1 Signature	11
3.2 Construction	12
3.3 Déclinaisons	13
3.4 Utilisation	14

1. Contexte

1.1 Introduction

Léman Pass, c'est un seul et unique titre de transport pour l'ensemble du réseau transfrontalier de transports publics (train, TER, bus, tram, bateau, etc.) à travers les cantons de Vaud et Genève ainsi que les départements de l'Ain et de Haute-Savoie et autour du tracé du Léman Express, véritable colonne vertébrale de ce **réseau transfrontalier**.

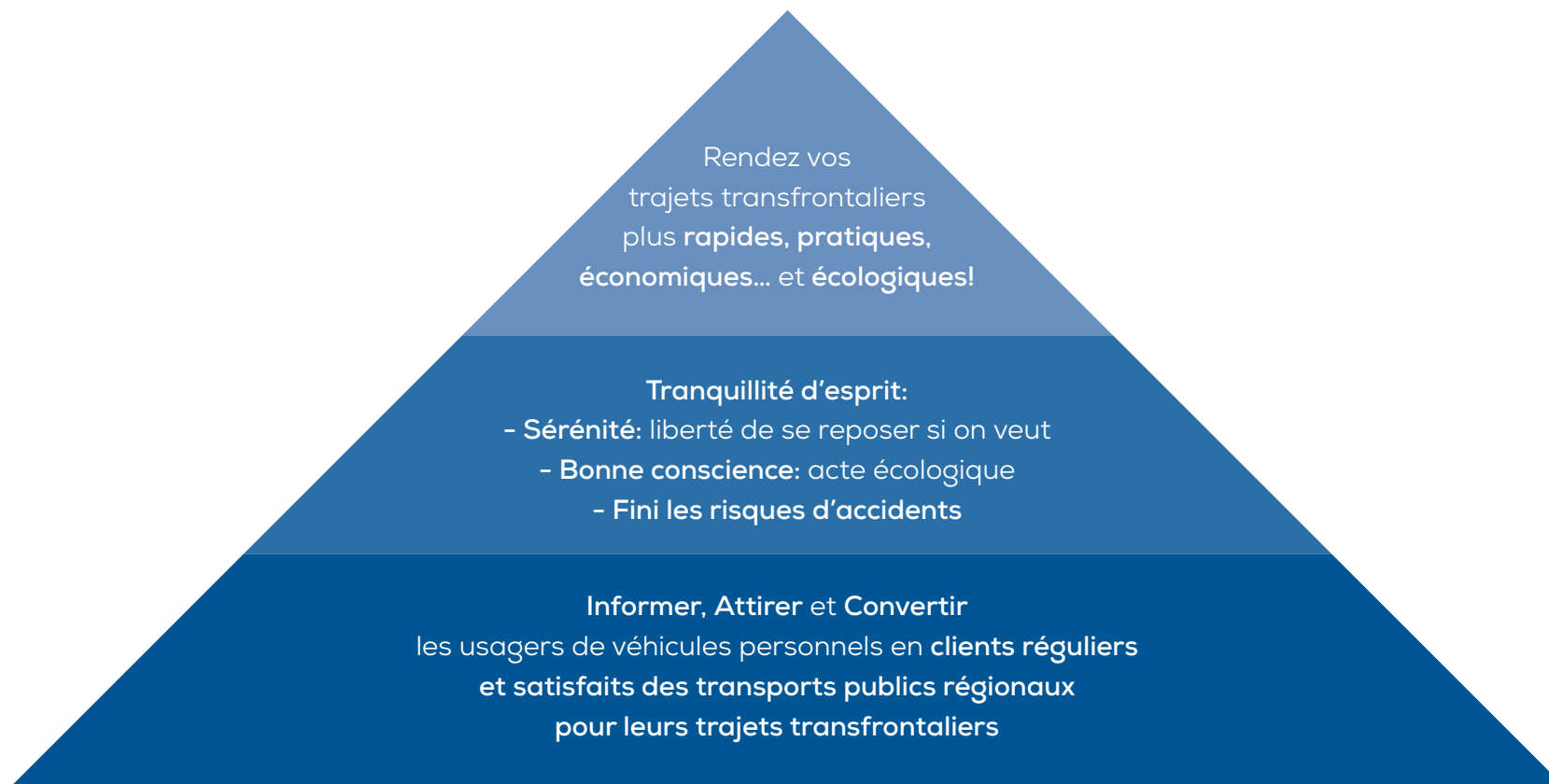
La condition pour en bénéficier: passer la frontière entre la France et la Suisse. Trait d'union entre la France et la Suisse, cela lui confère un aspect fédérateur.

S'approprier une **identité visuelle** commence par apprendre à la connaître. Ce document a été conçu pour vous y aider. Il s'agit d'un recueil de normes, résumant les règles de composition de l'identité du Léman Pass.

Le but de cette **charte graphique** est de maintenir la cohérence dans la réalisation des différents supports incluant la mention du Léman Pass. Elle rassemble les informations essentielles pour construire et implémenter votre nouvelle identité.

1. Contexte

1.2 Positionnement



2. Identité

2.1 Logo

Le logo Léman Pass est composé de sa police de caractère, de son symbole et de ses couleurs. Tous ces éléments font partie intégrante du logo.

Les flèches donnent une impression de rapidité, permettant également la séparation nette des mots « léman » et « pass ».

The logo for Léman Pass features the word "léman" in a blue, lowercase, sans-serif font. This is followed by a red double arrow symbol (»») pointing to the right. The word "pass" is then written in the same blue, lowercase, sans-serif font. The entire logo is centered horizontally on the page.

léman»»pass

2. Identité

2.2 Couleurs

Le logo se compose de deux couleurs: le bleu et le rouge, rappelant la France et la Suisse par lequel le «Léman Pass» transite.

Il n'est pas possible d'utiliser les teintes en les tramant, elles doivent toujours être à 100% de la couleur (pas de gris ni de bleu clair).



BLEU
Pantone: 301 C
CMJN: 100 / 54 / 4 / 19
RVB: 0 / 82 / 147
HTML: #005293



ROUGE
Pantone: 485 C
CMJN: 0 / 96 / 100 / 0
RVB: 213 / 43 / 30
HTML: #d52b1e

2. Identité

2.3 Déclinaisons

Le logo original est celui en bleu avec les flèches rouges, il doit être utilisé le plus souvent, et dans tous les cas lorsqu'il est sur un fond blanc.

Le logo n'a jamais de fond (cartouche ou autre forme autour).

Lorsque la couleur de fond du support gêne la visibilité du logo, particulièrement en cas de fond bleu ou rouge, le logo peut se décliner en négatif.

Lorsque le support est en noir et blanc, le logo est également décliné tout en noir, et en son négatif tout en blanc pour les fonds noirs.

Couleurs



Négatif

Sur fond bleu



Sur fond rouge

Noir et blanc



Négatif

Sur fond noir



2. Identité

2.4 Texte courant

Quand il n'est pas possible d'insérer le logo Léman Pass dans un texte, voici comment mentionner Léman Pass : Il prend exceptionnellement une majuscule au « **L** » ainsi qu'au « **P** ».

Par exemple, dans un texte courant :

Léman Pass, c'est un seul et unique titre de transport pour l'ensemble du réseau transfrontalier de transports publics (train, TER, bus, tram, bateau etc.) à travers les cantons de Vaud et Genève ainsi que les départements de l'Ain et de Haute-Savoie.

2. Identité

2.5 Utilisation

Le logo ne peut pas changer de couleur. Seules les déclinaisons illustrées en page 7 sont autorisées.

Les teintes sont toujours à 100% dans le logo, pas de teinte tramée.

Les éléments ne peuvent pas être déplacés entre eux.

Le logo ne peut pas être déformé en étant étiré vers le haut, ou écrasé.

La typographie du logo ne peut pas être changée en majuscule.

Couleurs

~~léman»pass~~

~~léman»pass~~

~~léman»pass~~

Forme

~~léman»pass~~

~~léman»pass~~

~~LÉMAN»PASS~~

~~léman»pass~~

~~léman
»pass~~

~~»lémanpass~~

Noir et blanc

~~léman»pass~~

~~léman»pass~~

~~léman»pass~~

Négatif

~~léman»pass~~

~~léman»pass~~

~~léman»pass~~

2. Identité

2.6 Typographie

La Nexa compose le logo.
La typographie a été conçue
par Svetoslav Simov, en 2012.

Nexa Book

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÉÈÊÀÄÔÖÛÛÛÛÛ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzéèêàäôöüûüüüüü
1234567890
,;.: - _ - + « » * ç % & / () = ? ! £ \$ ` < @ [] { | } ~ ¢ ¥ § © ® ° ¶ ¼ ½ ¾ · ÷

Nexa Bold

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÉÈÊÀÄÔÖÛÛÛÛÛ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzéèêàäôöüûüüüüü
1234567890
,;.: - _ - + « » * ç % & / () = ? ! £ \$ ` < @ [] { | } ~ ¢ ¥ § © ® ° ¶ ¼ ½ ¾ · ÷

3. Signature de marque

3.1 Signature

La signature de marque vient compléter le logo en lui donnant un supplément de sens et d'émotions.

Règle d'utilisation : pour tous les documents issus de GCT (Gestion Communautés Tarifaires) partout où cela est possible. Pour les partenaires et opérateurs, le choix est laissé libre d'utiliser le logo avec ou sans la signature de marque intégrée.

La signature de marque ne devra pas être utilisée sans et/ou désolidarisée du logo.



léman»»pass
nos voyages sans frontière

3. Signature de marque

3.2 Construction

Pour poser la signature de marque, celle-ci s'aligne à la barre centrale du «m».

La barre du «p» de «pass» se place entre «nos voyages» et «sans frontière».

La signature est posée sur la taille du «x» de manière à être harmonieux. La taille de la typographie est calculée de façon à avoir un espace suffisant avec la barre du «p», sans être trop petite.



3. Signature de marque

3.3 Déclinaisons

La signature est toujours de la même couleurs que le la typographie Léman Pass, de façon à laisser l'impact sur les flèches.

Couleurs

léman»»pass
nos voyages sans frontière

Négatif
Sur fond bleu



Sur fond rouge

Noir et blanc

léman»»pass
nos voyages sans frontière

Négatif
Sur fond noir



3. Signature de marque

3.4 Utilisation

La signature est toujours de la même couleur que celle de la typographie Léman Pass, cela pour le logo original et pour ses négatifs.

Son emplacement est fixe, elle ne peut se ni mettre au-dessus, ni sur deux lignes. Seul l'emplacement détaillé en page 12 est autorisé.

Couleurs



Forme



Noir et blanc



Négatif





ANNEXE 29

Extrait Kbis

EXTRAIT D'IMMATRICULATION PRINCIPALE AU REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIÉTÉS
à jour au 11 mai 2022

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE MORALE

<i>Immatriculation au RCS, numéro</i>	444 714 380 R.C.S. Thonon-les-Bains
<i>Date d'immatriculation</i>	09/01/2003
<i>Dénomination ou raison sociale</i>	TRANSPORTS PUBLICS DE L'AGGLOMERATION ANNEMASSIENNE
<i>Sigle</i>	TP2A
<i>Forme juridique</i>	Société par actions simplifiée
<i>Capital social</i>	120 000,00 Euros
<i>Adresse du siège</i>	6 Rue des Biches Village d'Entreprises 74100 Ville-la-Grand
<i>Activités principales</i>	Exploitation de réseaux de transports publics de voyageurs, et en particulier exploitation du réseau de transport de l'agglomération Annemassienne.
<i>Durée de la personne morale</i>	Jusqu'au 09/01/2102
<i>Date de clôture de l'exercice social</i>	31 décembre

GESTION, DIRECTION, ADMINISTRATION, CONTROLE, ASSOCIÉS OU MEMBRES

Président

<i>Nom, prénoms</i>	PHILIBERT Jean-Pierre Georges
<i>Date et lieu de naissance</i>	Le 15/12/1961 à Mâcon (71)
<i>Nationalité</i>	Française
<i>Domicile personnel</i>	6 B Clos Des Chassettes 73190 Challes-les-Eaux

Commissaire aux comptes titulaire

<i>Dénomination</i>	KPMG S.A
<i>Forme juridique</i>	Société anonyme
<i>Adresse</i>	2 Avenue Gambetta Tour Eqho 92066 Paris la Défense Cedex
<i>Immatriculation au RCS, numéro</i>	775 726 417 RCS Thonon-les-Bains

RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'ACTIVITE ET A L'ETABLISSEMENT PRINCIPAL

<i>Adresse de l'établissement</i>	6 Rue des Biches Village d'Entreprises 74100 Ville-la-Grand
<i>Activité(s) exercée(s)</i>	Exploitation de réseaux de transports publics de voyageurs, et en particulier exploitation du réseau de transport de l'agglomération Annemassienne.
<i>Date de commencement d'activité</i>	01/01/2003
<i>Déclaration, autorisation, titre ou diplôme</i>	
<i>Autorité</i>	DREAL
<i>Date de délivrance</i>	23/11/2020
<i>Origine du fonds ou de l'activité</i>	Création
<i>Mode d'exploitation</i>	Exploitation directe

OBSERVATIONS ET RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

<i>- Mention du 01/01/2009</i>	En application du décret n° 2008-146 en date du 15 février 2008, modifiant le siège et le ressort des tribunaux de commerce, l'ensemble des dossiers inscrits au registre du commerce et des sociétés du greffe du tribunal de grande instance de Thonon-les-Bains ainsi que les dossiers d'inscriptions de sûretés et privilèges ont été transférés au greffe du tribunal de commerce de Thonon-les-Bains. Cette modification prend effet au 1er janvier 2009. Le
--------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Greffes du Tribunal de Commerce de Thonon-les-Bains

10 RUE DE L'HOTEL-DIEU
74200 THONON LES BAINS

N° de gestion 2003B00010

greffe de Thonon-les-bains décline toute responsabilité sur toute mention ou inscription erronée ou omise par le fait du greffe précédemment compétent.

Le Greffier



FIN DE L'EXTRAIT

ANNEXE 30

Conformément à l'article 12.5 du contrat, cette annexe détaille les prestations pouvant être retirées ou ajoutées par simple ordre de service de la part de la collectivité.

Les prestations identifiées à ce stade par Annemasse Agglo sont :

- La desserte du CHAL par la ligne 5 depuis Bonne (voir Option de la ligne 5 de l'Annexe 1), les kilomètres commerciaux sont estimés pour les deux schémas de desserte :
 - o Schéma en L : la ligne pas par Pont de Fillinges, les kilomètres commerciaux sont de 65'000 véh*km par an ;
 - o Schéma en Y (option) : les kilomètres commerciaux sont estimés à 37'600 véh*km par an pour la desserte du CHAL depuis Bonne et à 16'700 véh*km par an pour la desserte de Pont de Fillinges, soit un total de 54'300 véh*km par an.
- La mise en œuvre d'un service vélo et/ou trottinette en libre-service sur le territoire d'Annemasse Agglo : les services envisagés seront proposés dans l'offre du Concessionnaire ;
- L'instruction et la prise en charge de la Prime vélo à l'acquisition d'un vélo dans le cadre de la politique de mobilité d'Annemasse Agglo qui peut être décidée par l'autorité organisatrice.
- Option « Calendrier modifié »
- Option « L3 et L4 Abilly par la rue des Marronniers »
- Option « Dimanche Tango et L6 »
- Option « Ligne 4 desserte ponctuelle du Téléphérique du Salève »
- Option « Tango soirée »
- Option « Lignes 4-7-6 : adapter l'offre au potentiel voyageur »
- Option « L9 économie 1 véhicule »
- Option « Exploitation du dépôt P+R Jean Monnet »
- Option « Installation d'ombrières photovoltaïques sur le site de Ville-la-Grand »
- Option « Le LAB TAC »
- Option « Geocompose »
- Option « Entropy »

Commentaire TP2A : le contenu de l'annexe sera à adapter lors de la mise au point contractuelle.

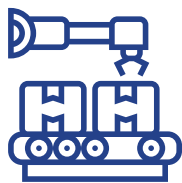


Annexe 31

Animation et suivi des PMD employeurs

TAC PRO, pour accompagner la collectivité dans la démarche PDME

TAC PRO, c'est :



30
entreprises
sensibilisées sur la
durée du contrat



1
conseiller mobilité
dédié à **70%**



1 outil innovant issu
de TPG PRO
Mobility Box
stpg



1
Un challenge
régional pour booster
la mobilité des actifs

Nos réalisations communes

Sur la durée du précédent contrat, TP2A a réalisé 15 plans de mobilité. Ce sont plus de 60 entreprises désormais accompagnées dans la gestion de la mobilité de leurs salariés.

Les entreprises représentent un formidable enjeu pour TAC Mobilités puisqu'elles génèrent du trafic potentiel, tant pour les trajets « actifs » domicile / travail que pour les trajets occasionnels.

Nous proposons de déployer **le programme «TAC Pro»** qui comprend une gamme de services destinés à

promouvoir les offres de transport du territoire et à accompagner les entreprises dans la prise en compte de la mobilité de leurs salariés (en lien avec la loi LOM).

Nous allons plus loin encore en proposant **une démarche « sans frontière » en partenariat avec les TPG.**

Nous proposons de mettre en place un dispositif d'accompagnement opérationnel et dans la durée. Il est segmenté en fonction de la maturité des entreprises sur le sujet de la mobilité, afin de valoriser l'ensemble des solutions de mobilité du territoire et favoriser la promotion et l'utilisation des modes de mobilités durables, en lien avec Annemasse Agglo et le PMGF.

01 SENSIBILISER.

Pour les entreprises souhaitant initier une démarche sur le sujet de la mobilité, nous proposons un accompagnement en cinq temps, en lien avec Annemasse Agglo et le PMGF :

- Identification des entreprises selon leur typologie ;
- Diffusion d'une plaquette d'information sur les offres de mobilités (sur la zone concernée) et sur les évolutions réglementaires (document réalisé par le PMGF et édité par nos soins).
- Animation de deux journées par an et par entreprise accompagnée, pour promouvoir les offres et services du réseau TAC, proposer du conseil personnalisé aux salariés ou encore tester les vélos du service de longue durée.
- Organiser une rencontre annuelle inter-entreprises, avec les représentants institutionnels du territoire (Agglomération, Communes, CCI...). Cette rencontre de sensibilisation aux questions de mobilité durable et de partage d'expériences permet d'identifier les entreprises qui sont motivées pour lancer une démarche. Cette rencontre est également l'occasion de valoriser les initiatives. Cet échange de bonnes pratiques provoque une stimulation et crée un réseau de prescripteurs « Mobilités ».
- Animation : la constitution d'un réseau de référents mobilité dans les entreprises est un atout . Elle permet d'organiser des réunions régulières, à la MMT pour échanger sur les bonnes pratiques, voire tester des innovations...

en digitalisant l'accompagnement au changement et en proposant toutes les solutions de mobilité existantes à ce jour.



Grâce à des interfaces web ou smartphone, la Mobility Box collecte les besoins de mobilité auprès des usagers ou collaborateurs de l'entreprise (modes de transport utilisés, pénibilité ressentie temps de trajet trop long, fatigue, coût trop élevé, manque de stationnement, insécurité etc.) pour modéliser, grâce à un algorithme puissant, un ensemble de solutions alternatives parmi celles proposées sur le territoire (navette d'entreprise, coworking, home office, covoiturage, vélos et trottinettes à assistance électrique etc.).

Les composantes de la solution Mobility Box sont précisées à l'annexe B14.2.

02 DIAGNOSTIQUER,

Nous souhaitons perfectionner nos diagnostics en proposant la solution imaginée par les TPG :

la Mobility Box, supportée par la technologie Wever.. Cette solution est gratuitement mise à disposition des entreprises d'Annemasse Agglomération.

La Mobility Box révolutionne les études de mobilité en engageant les communautés d'usagers dans la durée,



Quels résultats attendus ?

50%	3 mois	100%
de participation dès les premières semaines	pour produire le plan de mobilité et passer à l'action	des actions et solutions en lien avec les besoins exprimés

03 EXPÉRIMENTER ET ENTRETENIR LA DYNAMIQUE.

Nous proposons des tickets gratuits aux entreprises les plus matures et souhaitant concrétiser leur démarche de mobilité durable.

Au cours de nos ateliers dans les entreprises, nous faisons tester les vélos et trottinettes de notre gamme location longue durée. Les salariés séduits peuvent bénéficier d'une offre spéciale.

> L'animation territoriale avec les Vélotafeurs

Dans le cadre de notre démarche de Plans de Mobilité Entreprises et afin de dynamiser la pratique du vélo auprès des salariés, nous proposons d'animer annuellement un challenge vélo inter-entreprises.

Proposé à une dizaine d'entreprises chaque année, au printemps, ce challenge vise à créer de manière ludique une dynamique autour des mobilités douces parmi les actifs d'Annemasse Agglomération.

Son fonctionnement et ses modalités sont détaillés à l'annexe B14.3.

> Remise des documents PDM

Une fois le plan de mobilité finalisé, un document au format PDF est remis à Annemasse Agglomération et au PMGF pour validation finale. Ce document est une extraction des éléments intégrés à l'outil Mobility Box.

Il comporte les logos suivants : TAC Mobilités, Annemasse Agglo, PMGF, Ville respirable, Interreg.





**Convention régissant la réalisation des plans de mobilités par Annemasse Agglomération
pour le compte du Pôle Métropolitain du Genevois Français**

La présente convention est établie entre :

ANEMASSE-LES VOIRONS-AGGLOMERATION
11 Avenue Emile Zola 74100 ANNEMASSE

Ci-après désigné Annemasse Agglo

Et

POLE METROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANCAIS
15 Avenue Emile Zola 74100 ANNEMASSE

Ci-après désigné Pôle métropolitain

ci-dessous intitulé « les signataires »

PREAMBULE

Depuis 2016, Annemasse Agglomération a inscrit la réalisation de plans de mobilité sur son territoire dans son plan d'actions pour réduire la part de l'autosollamé dans les déplacements domicile-travail et professionnels. Cet objectif a été contractualisé avec TP2A, filiale locale de RATP DEV dans le cadre de la Délégation de Service Public (2018/2022). Ainsi, le délégataire s'est engagé à réaliser des plans de mobilité sur le territoire couvert par l'agglomération sur la période 2019-2022.

En décembre 2018, la prise de compétence mobilités nouvelles du Pôle métropolitain a marqué la volonté locale de se doter d'une capacité d'action collective pour déployer des services et solutions de mobilités nouvelles, aux habitants et aux entreprises du Genevois français. Ainsi, le Pôle métropolitain est à présent compétent pour assurer la réalisation des plans de mobilité sur l'ensemble du Genevois français.

Souhaitant assurer la continuité du service selon les modalités initiales définies dans la DSP, Annemasse Agglomération a sollicité le Pôle métropolitain pour que lui soit confiée la réalisation des PDM sur son périmètre.

A ce titre, il convient d'établir une convention pour définir les rôles et responsabilités de chaque intervenant et les modalités de partenariat financières et opérationnelles correspondantes. Cette convention permet d'assurer la continuité du service et le financement forfaitaire des plans de mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglomération par le Pôle métropolitain du Genevois français.

Article I. Objet de la convention

La présente convention a pour objectif de définir la répartition des rôles entre les signataires et leurs prestataires en charge de la mise en œuvre des plans de mobilité, et plus particulièrement :

- Les engagements réciproques de chaque partie (techniques, juridiques et financiers) ;
- Les conditions administratives et financières correspondantes ;
- La durée de la convention

Article II. Engagements réciproques de chaque partie

II.1 – Le Pôle métropolitain

Depuis décembre 2018, le Pôle métropolitain est compétent pour la réalisation d'actions à destination des employeurs pour encourager la promotion des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle, l'organisation et la gestion d'un service de conseil en mobilité à l'échelle métropolitaine.

Cet engagement est précisé dans la mission 3 : le Pôle métropolitain, un rôle de conseil en mobilité à destination des employeurs du territoire

- Disposer d'un outil opérationnel de management de la mobilité à destination des employeurs du territoire
- Déployer une offre de service à destination des employeurs du territoire

Dans ce cadre, il assure conseils à la mobilité et accompagnement des employeurs dans l'élaboration des plans de mobilité par l'intermédiaire des prestataires externes.

L'ambition est de réaliser, sur la période 2020-2022, 40 plans de mobilités, prioritairement ciblés sur les zones d'activités métropolitaines et les principaux centres-villes et d'apporter un jour d'expertise mobilité pour les établissements volontaires de plus petite taille.

Ainsi, de 2018 jusqu'au 30 juin 2019, le Pôle métropolitain a financé la réalisation de 10 plans de mobilité par l'agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc. A compter d'avril 2020 et jusqu'en décembre 2021, renouvelable par reconduction, EKODEV, prestataire retenu dans le cadre d'un marché public assurera la poursuite des objectifs visés :

- Accompagnement du Pôle métropolitain tout au long de cette démarche de déploiement d'un dispositif de conseil en mobilité auprès des établissements ;
- Mener pour le compte du Pôle métropolitain des plans de mobilité auprès des principaux employeurs du territoire :
 - Phase amont : promotion et incitation des plans de mobilité auprès des employeurs, assistance au montage des groupements
 - Elaboration des plans de mobilité ; diagnostic et plans d'actions

Le Pôle métropolitain s'engage à :

- Organiser les réunions de coordination avec Annemasse Agglomération, et selon les besoins à associer son prestataire et différents partenaires. Lors de ces réunions de coordination, les objectifs, méthodes d'intervention et de prospection ainsi que le plan de communication à développer auprès des entreprises seront définies avec les partenaires ;
- Respecter la réalisation des plans de mobilité par le délégataire de Annemasse Agglomération, TP2A et à assurer la coordination avec EKODEV.
- Prendre en charge un montant forfaitaire annuel correspondant.

II.2 – Annemasse Agglomération

Dans sa DSP transport public, Annemasse Agglomération a inscrit les plans de mobilité dans son champ d'action et fixé des objectifs en matière de conseils en mobilité à son délégataire. Ainsi, Annemasse Agglomération assure la réalisation des PDM sur son périmètre selon les objectifs définis dans la DSP.

Annemasse Agglomération s'engage à :

- Réaliser les objectifs de plans de mobilité sur la période 2019-2022 ; à savoir 13 plans de mobilité réalisés selon la méthode commune de réalisation des plans de mobilité. En cas de retard dans l'atteinte des objectifs, des éléments devront être remis au Pôle métropolitain (problème / solutions mises en place / nouveau calendrier)
- Participer aux réunions de coordination avec le Pôle métropolitain, et selon les besoins à associer son délégataire. Lors de ces réunions de coordination, les méthodes d'intervention et de prospection auprès des entreprises seront validées par les partenaires ;
- Communiquer sur la participation financière du Pôle métropolitain. A minima, le logo du Pôle métropolitain sera intégré aux supports et livrables et remis aux établissements accompagnés et partenaires associés) ; De même, il sera fait mention du financement Interreg France-Sulase avec les logos correspondants ;
- Fournir un bilan périodique relatif à la réalisation des plans de mobilité (taux d'avancement, nombre d'établissements, de salariés, plans d'actions mis en œuvre, ...). Ces indicateurs seront définis en commun. Un bilan annuel sera également remis comme justificatif de l'appel de fond.

Article III. Les conditions administratives et financières

Ces 40 plans de mobilité portent sur l'ensemble du périmètre du Pôle métropolitain qui compte 111 477 emplois (ensemble des emplois publics et privés – base SIRENE ; janvier 2019) dont 28 195 sur Annemasse Agglomération ; soit 26 % (arrondi supérieur) des emplois totaux du Genevois français.

Afin de permettre une répartition sur l'ensemble du territoire, il est proposé d'affecter une part proportionnelle de 26% du budget métropolitain à la réalisation des plans de mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglomération et d'affecter un montant forfaitaire correspondant.

Le budget métropolitain est basé sur un coût moyen d'un PDM de 7500€ l'unité (diagnostic, plans d'actions pour une durée d'environ 9 mois pour environ 15 j homme, base Agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc). Pour la période 2019-2022, le budget prévisionnel proposé à la réalisation des plans de mobilité est de 375 000 € TTC répartis comme suit :

	Nb de plans (à titre indicatif)	Budget métropolitain prévisionnel	Montant affecté à AA (26%)
2019	10	75 000 € TTC	
2020-22	40	300 000 € TTC	
TOTAL	50	375 000 € TTC	97 500 € TTC (soit 13 PDM)

Article VII – Appel de fond

Annemasse Agglomération transmettra un appel de fond au Pôle métropolitain correspondant au montant forfaitaire annuel.

Cet appel de fond sera accompagné de pièces justificatives attestant la réalisation des plans de mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglomération (bilan annuel). L'appel de fond sera établi à la fin de la période (délai échu) telle qu'indiqué dans le calendrier prévisionnel ci-dessous :

	Montant forfaitaire (en € TTC)	Nombre indicatif de plans de mobilité correspondants	Date prévisionnelle de l'appel de fond
2019-20	15 000 €	2 PDM	A la signature de la convention
2021	37 500 €	5 PDM	1 ^{er} semestre 2022
2022	45 000 €	6 PDM	1 ^{er} trimestre 2023
TOTAL	97 500 €	13 PDM	

Article XII - Durée de la convention

La présente convention couvre la période de janvier 2019 à décembre 2022. Elle est donc conclue pour une durée de 4 ans, renouvelable deux fois par reconduction expresse d'un an selon accord des parties.

Durant la durée de validité de la convention, les parties conviennent des modalités de leur partenariat pour la poursuite du déploiement des plans de mobilité à partir de la date de démarrage de la nouvelle DSP transport public. Une nouvelle convention pourra alors être conclue entre les signataires.

Article XIII - Résiliation de la convention

La présente convention sera dénonçable, par l'une ou l'autre des parties, chaque année à la date anniversaire de sa signature, avec un préavis de 30 jours.

En dehors de la date anniversaire, elle pourra être dénoncée par l'une ou l'autre des parties en cours d'année, avec un préavis de 60 jours, en cas de non-respect des clauses ou en cas de commun accord entre les parties.

A Annemasse, le 30/06/2021

Pour Annemasse Agglomération
Le Président

Par délégation
le 30/06/2021



Pour le Pôle métropolitain,
Le Président



Annexe :

1- cahier des clauses techniques particulières du marché Plan de mobilité métropolitain

ANNEXE 32

SUBSTITUTION DES SERVICES DE TRAM

Le Concessionnaire assure la mise en place des services bus en substitution des services de tram en cas de perturbation des services de tram. Il doit se coordonner avec les TPG, l'exploitation du tramway sur Annemasse Agglo.

Les situations de perturbation, le déclenchement des services de remplacement et les modalités de remplacement sont décrites dans le document « annexe 32a ».

Cinq Cas sont prévus :

- CAS 1 : Interruption inopinée de courte durée (< 2 heures) : il n'y a dans ce cas pas de mise en place d'un service de substitution ;
- CAS 2 : Interruption inopinée prolongée (> 2 heures et limitée à la journée en cours) : le remplacement des services du tram est assuré avec les moyens des lignes de bus 3 et 6, seules les dessertes à contraintes scolaires sont maintenues. Le remplacement s'effectue ainsi à coût constant. Une régularisation sera réalisée en cas de reversement d'indemnité par les TPG au Concessionnaire ;
- CAS 3 : Interruption programmée (maintenance) et interruption inopinée > 1 journée : en raison du nombre de bus de la flotte et de la nécessité du maintien des lignes de bus, le remplacement des services du tram se fait avec les transporteurs locaux et fera l'objet d'une rémunération selon les coûts unitaires fixés dans l'annexe 12 ;
- CAS 4 : Interruption programmée liée à une grève du personnel des TPG : si c'est une grève partielle, pas de remplacement de service. En cas de grève totale, le remplacement des services s'effectue selon les conditions du CAS 3 ;
- CAS 5 : Interruption due à une intervention des autorités sur le réseau ferré : en cas d'interruption au-delà de deux heures, un service de substitution peut être mis en place comme dans le cas 2.





Annexe 5 - ORGANISATION DES SERVICES DE SUBSTITUTION PAR BUS EN CAS DE PERTURBATION

Il existe plusieurs cas de perturbation qui ont un impact sur le trafic de la ligne de tramway. Ces perturbations peuvent être regroupées en deux catégories. Chaque catégorie est rattachée à une cause différente : A) technique (avaries ou maintenance) ; B) humaine (grève) ; C) intervention des autorités (instruction, mission des douanes, etc.).

Suivant la cause et sa gravité, la ligne de tramway est à même de connaître une interruption ayant pour conséquence un retard plus ou moins conséquent. Un service de substitution par autobus est alors prévu, afin d'assurer la continuité de l'exploitation de la ligne 17.

Par « retard », il faut entendre la différence de temps entre l'heure à laquelle le service régulier devait partir d'après l'horaire publié et l'heure de son départ réel.

Une révision de la présente annexe est effectuée en accord avec le Concédant. Les TPG conviennent d'étudier le renouvellement éventuel de la présente annexe à tout le moins tous les deux (2) ans.

A. Causes techniques

Cas n°1 interruption inopinée de courte durée (< 2 heures)

Pas de possibilité de mise en place d'un service de substitution.

Deux modes d'information au public sont privilégiés :

- en temps réel via BIV ;
- messages dans les véhicules TPG en circulation
via supports d'information aux arrêts (plans de quartier indiquant les cheminements vers les points d'arrêts de bus les plus proches et la gare Léman Express).

Cas n°2 : interruption inopinée prolongée (>2 heures et limitée à la journée en cours)

Sur demande des TPG, le Délégué du réseau de transports urbains de l'agglomération annemassienne, à savoir les Transports publics de l'Agglomération Annemassienne (TP2A), met en place un service de bus de remplacement sur la partie française de la ligne 17, c'est-à-dire entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse. L'insertion du tram et le plan de circulation ne permettant pas de suivre le tracé du tram ; le seul tracé possible est celui suivi actuellement par les lignes de bus 61 et R, permettant une desserte acceptable des arrêts tram (sauf Millet vers Moillesulaz).

Sous réserve de l'approbation d'Annemasse-Agglomération dans le cadre de la délégation de transports publics urbains avec TP2A, TP2A propose de supprimer temporairement les lignes de bus 3 et 6, en ne maintenant que les dessertes à contraintes scolaires ; cette mesure permet de disposer au maximum de 5 bus standards en période de pointe durant l'après-midi.



Les frais de location des véhicules utilisés pour effectuer ces prestations sont pris en charge par les TPG, selon les modalités contractuelles et financières définies dans la convention d'exploitation AA/TPG.

Deux modes d'information au public sous la responsabilité de TPG :

- en temps réel via BIV et messages dans les véhicules TPG en circulation ;
- via supports d'information aux arrêts (plans de quartier indiquant les cheminements vers les points d'arrêt de bus les plus proches et la gare Léman Express).

TPG assurent les navettes pour le service de substitution sur le territoire genevois, à savoir jusqu'à l'arrêt Moillesulaz.

Cas n°3 : interruption programmée (maintenance) et interruption inopinée > 1 journée d'exploitation

Compte tenu de la disponibilité de la flotte de bus nécessaires pour maintenir la fréquence de passage conformément à l'horaire indiqué, il peut être fait appel aux transporteurs locaux (dans le cadre par exemple d'un marché de type à bons de commande sous maîtrise d'ouvrage de TPG).

La mobilisation de ces moyens se fera à l'initiative de l'exploitant du tramway (TPG), selon des modalités contractuelles et financières définies dans la convention d'exploitation AA/TPG.

B. Causes humaines

Cas n°4 : interruption programmée liée à une grève du personnel TPG :

L'exploitant TPG sera tenu d'appliquer, sur le parcours français de la ligne de tramway 17, la loi du 21 août 2017 sur le dialogue social et la continuité du service public de transports terrestres. En cas de grève de son personnel, les TPG devront mettre en place un plan de transport en fonction des effectifs disponibles :

-si grève partielle : service minimum assuré porté à l'information du public.

-si grève totale : mise en place d'un service de remplacement par bus, comme prévu dans le cas n°3 ci-dessus.

C. Intervention des autorités

Cas n°5 : interruption due à une intervention des autorités sur le réseau ferré

Dans le cadre d'une instruction des autorités de police ou douanières, le tramway et son exploitation peuvent être interrompus pour les besoins de l'enquête ou du contrôle en cours.

Cette situation extraordinaire assimilée à une force majeure et impliquant un facteur humain, peut notamment survenir dans les cas d'accidents d'envergure causant des lésions graves, voire mortelles.

Les TPG doivent prêter assistance aux autorités, sans s'immiscer dans leur mission. L'interruption ne dépend pas de l'entreprise. Néanmoins, en cas d'interruption se prolongeant au-delà de deux (2) heures de temps, un service de substitution équivalent au cas 2 ci-dessus peut être mis en place sur la partie française.

 AHJ P



Annexe 32b

TAC - Plan Transport Substitution Tram L17

TP2A

Introduction – Avarie Tram L17 et Substitution bus TAC

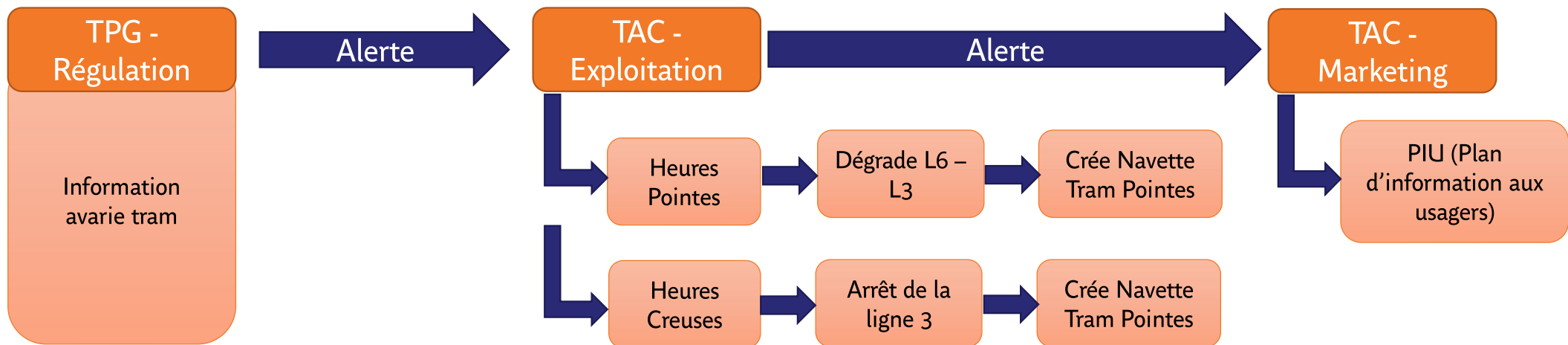
Une avarie se produit sur la ligne 17 de tramway, secteur France :

- **En semaine PS : Mise en place du Plan Transport Substitution Tram L17**
- **En samedi et semaine VS : La calibration de notre production ne nous permet pas de proposer une offre de substitution**

Contexte – Avarie Tram L17 et Substitution bus TAC – En Semaine Période Scolaire

Contexte – Avarie Tram L17 et Substitution bus TAC – Semaine Période Scolaire

Une avarie se produit sur la ligne 17 de tramway en semaine période scolaire, secteur France :



Offre Substitution : Situation en Semaine PS – Heures de Pointes

L6 – L3 – Offre situation Semaine PS vs Substitution Tram – Heures de Pointes

Offre normale, sans perturbation

Offre Dégradée, avec perturbation

	L6	L3	L6 Substitution	L3 Substitution	Navette Tram
Véhicules en pointe	5	6	4	3	4
Fréquence	20'	15'	25'	30'	10'
Amplitude	7h-9h;16h-19h	7h-9h;16h-19h	7h-9h;16h-19h	7h-9h;16h-19h	7h-9h;16h-19h
Tracé	Normal	Normal	Normal	Normal	Parc Montessuit <> Douane

Tango – Offre situation Semaine PS vs Substitution Tram – Heures de Pointes

Tracé Navette Tram Heures de Pointes



Offre Substitution : Situation en Semaine PS – Heures Creuses

Ligne 3 – Offre situation Semaine PS vs Substitution Tram – Heures Creuses

Offre normale, sans perturbation

Offre dégradée, avec perturbation

	L3	Navette 3 Tram
Véhicules en pointe	3	3
Fréquence	40'	15'
Amplitude	9h-12h;14h-16h;19h-21h	9h-12h;14h-16h;19h-20h
Tracé	Normal	Douane <> Parc Montessuit

Arrêt de la ligne 3 sur les heures creuses avec maintien de la ligne 6 à 20' min.

Tango – Offre situation Semaine PS vs Substitution Tram – Heures Creuses

Tracé Navette Tram Heures de Pointes



**CONVENTION DE MANDAT POUR LA PERCEPTION DES RECETTES AU TITRE DE LA
GESTION ET DE L'EXPLOITATION DU SERVICE DE MOBILITE****ENTRE**

Annemasse - Les Voirons Agglomération
11 avenue Emile Zola - BP 225 - 74105 ANNEMASSE Cedex
Représentée par

Ci-après désignée « *l'Autorité Concédante ou le Mandant* »,

Et

TRANSPORTS PUBLICS DE L'AGGLOMERATION ANNEMASSIENNE
Dénommée commercialement TP2A
SAS au capital de 120 000€
RCS Thonon-les-Bains n°444 714 380
6 rue des Biches Villages d'Entreprises
74 100 Ville-la-Grand
Représentée par Jean-Pierre Philibert, son Président,

Ci-après désignée « *le Mandataire* »,

PREAMBULE

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT)
Vu la délibération de l'Assemblée délibérante d'Annemasse Agglomération en date du 6 juillet 2022 autorisant la signature du contrat de concession
Vu la délibération de l'Assemblée délibérante d'Annemasse Agglo en date du *** autorisant la signature du présent Mandat
Vu l'avis conforme du Comptable public de La Collectivité au présent mandat, émis dans les conditions prévues par l'article D.1611-32-2 du CGCT,
En application des textes susvisés, il est rappelé que les communes et leurs établissements peuvent confier à des organismes publics ou privés, par convention de mandat, l'encaissement de leurs recettes au nom et pour le compte de l'établissement public mandant. Il en est de même pour le paiement du remboursement des recettes encaissées à tort.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1er : Objet du mandat

l'Autorité Concédante donne mandat au Concessionnaire TP2A pour percevoir les recettes tirées de la gestion du service de mobilité, comprenant notamment la réalisation de l'offre de transport et de mobilité prévue au contrat de Concession et les missions visées à l'article 2 du même Contrat.

TP2A agira au nom et pour le compte d'Annemasse Agglomération dans les conditions définies à la présente convention de Mandat.

A ce titre, le TP2A est notamment chargé d'appliquer les tarifs du service en vigueur et valablement déterminés par l'Autorité Concédante et par la convention tarifaire Léman Pass

ARTICLE 2 : Opérations confiées au Mandataire

Au titre de sa mission et en vertu du mandat qui lui est confié, le Mandataire est habilité à réaliser les opérations suivantes :

- Collecter auprès des clients les recettes dues au titre de l'exploitation du service de mobilité,
- Encaisser les recettes versées,
- Rembourser les recettes encaissées à tort,
- Recouvrer les impayés éventuels des clients,
- Reverser à l'Autorité Concédante les recettes collectées (nettes de commission).

Au titre des recettes encaissées à tort, le plafond du fonds de caisse permanent que le Mandataire est autorisé à conserver pendant la durée de la convention pour procéder à ces opérations est de ****

Le Mandataire perçoit une commission, telle que prévue dans la convention tarifaire.

ARTICLE 3 : Durée du mandat

Le présent mandat est consenti pour toute la durée du Contrat de Concession. Il prend effet dans les mêmes conditions que celui-ci.

La fin du contrat de Concession pour quelque cause que ce soit entraîne la caducité de la présente convention de Mandat lorsque les opérations de clôture de fin de mandat auront été réalisées.

ARTICLE 4 : Obligations du Mandataire

4.1 - Obligations générales

Les registres obligatoires sont :

- le journal retraçant les opérations quotidiennes ;
- le grand livre
- un journal des opérations diverses retraçant notamment les rectifications, annulations ...

Le Mandataire tient une comptabilité séparée retraçant l'intégralité des produits et charges constatés et des mouvements de caisse opérés au titre du mandat.

Le mandataire doit ouvrir un compte bancaire spécifiquement affecté à l'activité liée au présent mandat et y consigner l'ensemble des opérations comptables y afférentes. Les sommes concernées doivent être directement affectées à ce compte dédié, sans transiter par un autre compte bancaire.

Le Mandataire est, conformément à la réglementation en vigueur, responsable de la conservation des fonds, des valeurs et des pièces comptables qu'il a reçus, ainsi que de l'exactitude des décomptes de

liquidation qu'il a éventuellement effectués, tant que ces fonds n'ont pas été pris en charge par le comptable public.

Dans tous les documents qu'il établira au titre de cette mission, le Mandataire fera figurer la dénomination de l'Autorité Concédante et l'indication qu'il agit sur mandat de ce dernier, par la mention « *Au nom et pour le compte d'Annemasse Agglo* ».

Le Mandataire ne doit pas percevoir de sommes pour des produits ou payer des charges autres que celles énumérées dans l'article 2 ci-avant, sous peine d'être constitué comptable de fait. Le comptable de fait peut, dans le cas où il n'a pas fait l'objet de poursuites au titre du délit d'usurpation de fonctions prévu par l'article 433-12 du code pénal, être condamné aux amendes prévues par la loi.

La responsabilité du mandataire est d'ores et déjà couverte par l'ensemble des polices d'assurances souscrites dans le cadre de l'exécution du contrat de Concession de service public .

4.2 Obligations comptables

Les sommes perçues par le Mandataire sont reversées à l'Autorité Concédante selon les modalités suivantes :

- Tous les 15 du mois m+1 le Concessionnaire reverse, par virement, le montant de l'encaisse des recettes du mois m et la totalité des pièces justificatives des opérations de recettes.
- Dans les 15 jours qui suivent ce virement le régisseur transmet tous les documents comptables pour justifier le montant et la nature des recettes. La forme des documents comptables sera établie d'un commun accord entre les parties après la notification de la présente Concession.

Ce reversement est accompagné d'une reddition de compte faisant apparaître les correspondances entre les sommes encaissées et les factures en cause, le montant hors taxe encaissé et le montant de la TVA encaissée, de telle sorte que l'Autorité Concédante puisse faire ses déclarations de TVA.

La reddition des comptes est annuelle.

Le Mandataire produit des comptes qui retracent la totalité des opérations décrites par nature, sans contradiction entre elles. Selon les besoins propres à chaque opération, ces comptes comportent en outre :

- La balance générale des comptes arrêtée à la date de reddition,
- Les états de développement des soldes certifiés, par le Concessionnaire, conforme à la balance générale des comptes,
- La situation de trésorerie de la période,
- L'état des créances demeurées impayées établies par débiteur et par nature de produit,
- Les pièces justificatives des opérations retracées dans les comptes.

Pour le remboursement des éventuelles recettes encaissées à tort, le Mandataire remet des pièces justificatives suivantes :

- Un état précisant la nature de la recette à rembourser, son montant et la clause du contrat ou le motif tiré de la réglementation l'autorisant,
- Un état précisant la nature de la recette à reverser, le montant de l'excédent et les motifs du reversement,
- Un état précisant la nature de la recette à restituer, son montant et la nature de l'erreur commise.

Cette reddition des comptes permet au comptable public d'Annemasse Agglo d'exercer les contrôles qui lui incombent avant intégration des opérations du Mandataire dans ses écritures et de produire son compte de gestion dans les délais qui lui sont impartis.

4.3 Obligation de contrôle du Mandataire

Lors de l'encaissement d'une recette, le mandataire est tenu d'exercer le contrôle de la régularité de l'autorisation de percevoir la recette et de la régularité des réductions.

Lors du remboursement d'une recette encaissée à tort, le mandataire est tenu d'exercer le contrôle de la validité de la dette.

ARTICLE 5 Contrôles exercé par l'Autorité Concédante

La reddition des comptes périodique est soumise à l'approbation de l'ordonnateur et aux contrôles du comptable public tels que prévus au paragraphe 5 de la présente convention (art D.1611-26 du CGCT).

Si l'ordonnateur n'approuve pas la reddition ainsi opérée, il peut mettre en jeu la responsabilité contractuelle du Mandataire :

- Soit en émettant d'office un titre de recette visant à constater l'irrespect des conditions d'exécution du mandat dans les conditions réglementairement fixées ;
- Soit en demandant au juge administratif un titre visant à constater sa créance dès lors qu'elle a aussi pour fait générateur une stipulation contractuelle.

ARTICLE 6 : Responsabilité

Les responsabilités respectives du Mandataire et de l'Autorité Concédante sont précisées dans le cadre du Contrat de Concession. En cas de non-respect des obligations prévues au présent mandat, l'Autorité Concédante pourra engager la responsabilité du Mandataire.

ARTICLE 7 : Litiges

Tout litige pouvant survenir dans le cadre de l'application de la présente convention relèvera de la compétence du Tribunal Administratif de Grenoble. Les parties s'engagent toutefois à rechercher préalablement une solution amiable au litige.

Fait à ***, le ***

Signatures

Le mandataire

L'autorité Concédante

AVIS CONFORME DU COMPTABLE PUBLIC

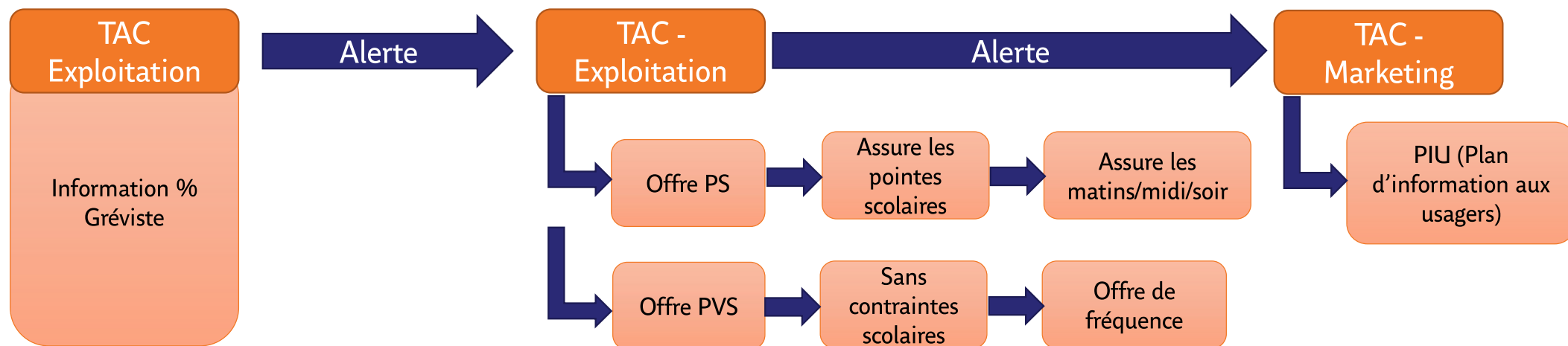
Annexe 34

TAC - Plan Transport Adapté « Grève »

TP2A



Contexte – TAC - Plan Transport Adapté « Grève »



TAC - Plan Transport Adapté « Grève »

LEGENDE

	Offre Normale
	Offre Fortement Dégradée
	Offre Minimale en TAD
	Fermeture de la ligne

% offre	% ABSENT	EFFECTIF	SERVICES AGENTS A COUVRIR	Ligne TANGO			L3			L4			L5		
				Services	Fréquence	Amplitude	Services :	Fréquence	Amplitude	Services :	Fréquence	Amplitude	Services :	Fréquence	Amplitude
100%	0	81	56	13	10'Pte/15'Creux	04h30-23h30	9,5	15'/40	05h00-23h00	3	45'/60'	06h00-19h30	7	30'/50'	05h00-21h30
87,5	10		49		10'Pte/15'Creux	04h30-23h30		15'/40	05h00-23h00		45'/60'	06h00-19h30		30'/50'	05h00-21h30
78,5714286	20		44		15'	04h30-23h30		15'/40	05h00-23h00		45'/60'	06h00-19h30		30'/50'	05h00-21h30
69,6428571	30		39		15'	04h30-23h30		15'/40	05h00-23h00		Pte Sco/0	06h00-19h30		30'/50'	05h00-21h30
57,1428571	40		32		15'	04h30-23h30		15'/40	05h00-23h00		Pte Sco/0	06h00-19h30		Pte Sco/0	05h00-21h30
51,7857143	50		29		15'	04h30-23h30		Pte Sco/0	05h00-23h00		Pte Sco/0	06h00-19h30		Pte Sco/0	05h00-21h30
42,8571429	55		24		30'	04h30-23h30		Pte Sco/0	05h00-23h00		Pte Sco/0	06h00-19h30		Pte Sco/0	05h00-21h30
39,2857143	60		22		30'	04h30-23h30		Pte Sco/0	05h00-23h00		Pte Sco/0	06h00-19h30		Pte Sco/0	05h00-21h30
33,9285714	65		19		30'	04h30-23h30		Pte Sco/0	05h00-23h00		TAD	06h00-19h30		Pte Sco/0	05h00-21h30
30,3571429	70		17		30'	04h30-23h30		Pte Sco/0	05h00-23h00		TAD	06h00-19h30		Pte Sco/0	05h00-21h30
21,4285714	80		12		30'	04h30-23h30		TAD	05h00-23h00		TAD	06h00-19h30		TAD	05h00-21h30
10,7142857	90		6		30'	04h30-23h30		AUCUNE OFFRE							
0	100		AUCUNE OFFRE												

Priorités de Service Minimum

1	Contraintes Scolaires
2	Déplacements pendulaires en heures de pointes

10'/15'
Pte Sco/0

Fréquence de la ligne en heure de pointes (ex: 10 minutes) / Fréquence de la ligne en heure creuses (ex: 15 minutes)
Contraintes scolaires assurées / 0 courses en heures creuses

TAC - Plan Transport Adapté « Grève »

LEGENDE

	Offre Normale
	Offre Fortement Dégradée
	Offre Minimale en TAD
	Fermeture de la ligne

L6			L7			L8			L9		
Services :	Fréquence	Amplitude	Services :	Fréquence	Amplitude	Services :	Fréquence	Amplitude	Services :	Fréquence	Amplitude
9,5	20'	05h45-21h45	2	45'/60'	06h30-20h00	8	40'	05h45-19h30	4	60'	6h55 - 19h
	40'	05h45-21h45		Pte/0	06h30-20h00		Pte/0	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
	40'	05h45-21h45		Pte/0	06h30-20h00		Pte/0	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
	Pte Sco/0	05h45-21h45		Pte Sco/0	06h30-20h00		Pte Sco/0	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
	Pte Sco/0	05h45-21h45		Pte Sco/0	06h30-20h00		Pte Sco/0	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
	Pte Sco/0	05h45-21h45		Pte Sco/0	06h30-20h00		Pte Sco/0	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
	Pte Sco/0	05h45-21h45		Pte Sco/0	06h30-20h00		Pte Sco/0	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
	Pte Sco/0	05h45-21h45		TAD	06h30-20h00		Pte Sco/0	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
	Pte Sco/0	05h45-21h45		TAD	06h30-20h00		TAD	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
	TAD	05h45-21h45		TAD	06h30-20h00		TAD	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
	TAD	05h45-21h45		TAD	06h30-20h00		TAD	05h45-19h30		TAD	06h55 - 19h
AUCUNE OFFRE											

Priorités de Service Minimum

1	Contraintes Scolaires
2	Déplacements pendulaires en heures de pointes

20'/40'
Pte Sco/0

Fréquence de la ligne en heure de pointes (ex: 20 minutes) / Fréquence de la ligne en heure creuses (ex: 40 minutes)
Contraintes scolaires assurées / 0 courses en heures creuses

Convention tarifaire de la zone 210 de la communauté tarifaire Léman Pass

Vu le Code général des Collectivités Territoriales français,

Vu le Code des Transports français,

Vu la convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française concernant la modernisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève », conclue le 19 mars 2014,

Vu la Convention relative à la communauté tarifaire Léman Pass (CCTLP) conclue entre les Autorités organisatrices de transport et les Opérateurs du 15 Décembre 2019 pour la période 2019-2029,

Vu la Convention entre Opérateurs Léman Pass (COLP) pour la période 2019-2029,

Entre :

- Annemasse-les-Voirons Agglomération d'îl « Annemasse Agglo », 11 avenue Emile Zola, BP 225, 74105 Annemasse Cedex, représentée par Monsieur Gabriel DOUBLET, Président d'Annemasse-les-Voirons Agglomération, dûment habilité à cet effet, Ci-après dénommée « Annemasse Agglo »
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes, 1 esplanade François Mitterrand, CS20033, 69269 Lyon Cedex 02, représentée par Monsieur Laurent WAUQUIEZ, Président du Conseil régional, dûment habilité à cet effet, Ci-après dénommée « La Région Auvergne-Rhône-Alpes » ou « la Région »,
- Le Groupement Local de Transports Transfrontaliers, Le Salève, 155 rue Ada Byron, Archamps Technopole, 74166 SAINT JULIEN EN GENEVOIS Cedex, représenté par Monsieur Patrice DUNAND, Président, dûment habilité à cet effet, Ci-après dénommé « glct »

en qualité d'Autorités organisatrices, ci-après désignées ensemble « les Autorités » ou « les Autorités organisatrices »,

Et,

- Exploitant du réseau des Transports Annemassiens Collectifs (TAC), actuellement Transports publics de l'agglomération d'Annemasse (TP2A), 6 Rue des Biches, 74100 Ville-la-Grand, représentés par Madame Amélie LE FAUCONNIER, en qualité de Directrice, dûment habilitée à cet effet, Ci-après dénommés « TP2A »,
- Transports publics genevois (TPG), Rte de La Chapelle 1, 1212 Lancy, représentés par Monsieur Denis Berdoz, Directeur général et Monsieur Marc Defalque, Directeur Marketing, Vente et Communication dûment habilités à cet effet, Ci-après dénommés « TPG »,

- SNCF Voyageurs, Société Anonyme au capital social de 157 789 960 euros, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le n° 519 037 584, dont le siège est 9 rue Jean-Philippe RAMEAU, à Saint-Denis (93200), représentée par Monsieur Alain THAUVETTE, Directeur Régional TER Auvergne – Rhône-Alpes, dûment habilité à cet effet, Ci-après dénommée « SNCF Voyageurs » ou « SNCF »,
 - Chemins de fer fédéraux suisses, Division Marché Voyageurs, Trüsselstrasse 2, 3000 Bern 65 (Suisse), représentés par M. Alain BARBEY, en qualité de Directeur régional Ouest, et par M. Reto LÜSCHER, Responsable Prix et Management des recettes, dûment habilités à cet effet, Ci-après dénommés « CFF »,
 - Exploitant de « la ligne interurbaine reliant la vallée de l'Arve et Genève », actuellement Transdev Haute-Savoie, représenté par M. Benoît RUDYK, en qualité de Directeur, dûment habilité à cet effet, Ci-après dénommé « Transdev »,
- en qualité d'exploitants, ci-après désignés ensemble « les Opérateurs »,

Ensemble désignés « les Parties ».

Etant donné :

- L'ouverture du Léman Express reliant en train Genève et Annemasse,
- La mise en exploitation de la ligne 17 entre Genève et Annemasse-Parc Montessuit et le prolongement prévue vers le Lycée des Glières ;
- Le souhait des Autorités organisatrices de mettre en place une tarification multimodale unique sur les réseaux desservant l'agglomération annemassienne dans le périmètre de la zone 210,
- Le souhait des Autorités organisatrices et des Opérateurs de fixer les règles de fonctionnement entre Parties concernant la tarification et la répartition des recettes de la zone,
- Le souhait des Autorités organisatrices de tendre vers une harmonisation tant au niveau des conditions d'utilisation pour les voyageurs que des contrôles.

Ainsi que la nécessité de conclure une convention entre tous les Opérateurs et toutes les Autorités organisatrices de la zone 210.

Pour atteindre les objectifs définis par les Autorités organisatrices, à savoir la volonté de développer les transports publics sur le périmètre de la zone 210 en offrant, à ses habitants et aux personnes qui s'y rendent, la complémentarité des services de transports publics le desservant, en particulier, par un titre unique valable sur tous les services de transports publics desservant la zone,

Souhaitant que ce titre puisse également être combiné dans le cas de trajets transfrontaliers selon le cadre du tarif Léman Pass,

Guidés par ces principes fondamentaux et en cohérence avec les conventions relatives à la gouvernance des transports de la communauté tarifaire Léman Pass, les Parties à la présente convention souhaitent ainsi poursuivre les travaux et actions en cours pour la zone 210.

PREAMBULE

Les Parties ont validé l'ensemble des principes de la construction de la communauté tarifaire, notamment une gamme de tarifs de type zonal donnant accès à l'ensemble des modes de transport sur le périmètre de l'entente tarifaire. Le client peut ainsi se déplacer avec un même titre de transport sur l'ensemble des modes durant une période déterminée, dans le périmètre fixé par la zone multimodale. La convention doit ainsi, par les modalités prévues en matière de coopération, de coordination et d'harmonisation, permettre d'encourager et de faciliter l'utilisation des transports publics en proposant aux clients un tarif unique pour accéder à tous les réseaux de transports publics desservant la zone 210.

La présente convention crée les conditions pour offrir aux voyageurs la complémentarité des réseaux de transports publics exploités par les différents Opérateurs et participe au développement de l'intermodalité grâce à un contrat de transport unique et harmonisé valable sur le périmètre de la zone 210 défini à l'annexe 1 (ci-après : le Périmètre) et reconnu par l'ensemble des Parties.

Elle permet ainsi aux Parties de fixer une stratégie commune en matière de tarification pour la zone 210 et vis-à-vis des Parties de la communauté tarifaire Léman Pass. De même, elle permet de fixer les modalités pour avoir une communication harmonisée et pour promouvoir le titre unique proposé si les Parties le souhaitent.

Dans le cadre de la tarification Léman Pass, les autorités tarifaires gardent leur autonomie, au sein de chaque zone, pour la détermination des prix de référence tout en s'inscrivant dans le respect des principes communautaires, à savoir la garantie de la cohérence globale de la tarification Léman Pass, de l'équité tarifaire ainsi que des caractéristiques de l'assortiment (limites d'âge, durée de validité, ...).

La présente convention a pour objectif de proposer pour la période 2019-2029 les modalités de la tarification multimodale de la zone 210, favorisant l'intermodalité de transports publics en proposant aux usagers des tarifs adaptés pour accéder à tous les réseaux de transports publics desservant la zone 210. Son objectif est également de garantir à toutes les Parties une juste répartition des recettes, par le biais de clé(s) de répartition dont les modalités sont définies dans la présente convention. Il s'agit plus précisément des déplacements internes à la zone 210 relevant du tarif local, et pour les déplacements dits « transfrontaliers » vers la Suisse relevant du tarif Léman Pass.

Article 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de :

- Définir et mettre en œuvre une tarification zonale multimodale afin d'encourager et de faciliter l'utilisation des transports publics, en proposant aux clients une gamme tarifaire unique pour accéder à tous les réseaux de transports publics desservant le Périmètre. Ce périmètre est défini dans l'annexe 1 à la présente convention ;
- Fixer les modalités de gestion du tarif de la zone 210 et de répartition des recettes et charges entre les différentes Parties concernant le tarif de la zone 210;
- Fixer les conditions de distribution, de contrôle et de reconnaissance mutuelle des titres de transports émis ;
- Décrire le cadre de coopération et de coordination des Parties pour mettre en œuvre une communauté tarifaire spécifique chargée de la zone 210 ;
- Définir l'organisation et les modalités de fonctionnement tarifaire au périmètre en cohérence avec l'organisation mise en place pour la gestion du tarif Léman Pass ;
- Désigner l'interlocuteur opérationnel de l'organe de gestion Léman Pass visé à l'article 6 (ci-après : Gestionnaire de la Communauté tarifaire ou le Gestionnaire) au sein de la zone, ce dernier est également en charge du suivi des ventes locales de la zone 210.

Article 2 – Qualité des Parties

¹ Ont qualité pour être Parties à la présente convention, les Autorités organisatrices compétentes sur la zone 210 et les Opérateurs titulaires des autorisations requises pour exercer une mission d'exploitation de lignes de transports publics de personnes desservant la zone 210, pendant la durée de validité de celles-ci.

² Tout exploitant d'une ligne, sous contrat d'exploitation avec la (les) Autorité(s) organisatrice(s) de la zone 210 dans le Périmètre, devient Partie à la présente convention si elle ne l'est pas encore à dater du début d'exploitation. Il signe la présente convention sans remettre en cause les clauses de la présente convention. La (les) Autorité(s) organisatrice(s) en informe(nt) les autres Parties à la présente convention. La nouvelle Partie devient membre de droit du Comité opérationnel décrit à l'article 4 à la date du début d'exploitation.

³ Tout exploitant répondant aux critères de l'alinéa 1 et sans contrat d'exploitation avec la (les) Autorité(s) organisatrice(s) de la zone 210 peut devenir Partie à la présente convention. Pour être Partie, il signe un engagement unilatéral à adhérer aux termes de la présente convention auprès du Gestionnaire de la communauté tarifaire qui se chargera de régulariser l'adhésion en obtenant la contre-signature des Parties existantes. La nouvelle Partie devient membre de droit du Comité opérationnel décrit à l'article 4 à la date du début d'exploitation.

⁴ Au terme du contrat d'exploitation liant un exploitant d'une ligne dans le Périmètre et la (les) Autorité(s) organisatrice(s) de la zone ou à dater de la dénonciation de la convention selon l'article 27, l'exploitant concerné perd ses droits en tant que Partie à la présente convention. Il perd sa qualité de Partie à la présente convention dès qu'il est libéré de ses obligations au titre de la présente convention. La (les) Autorité(s) organisatrice(s) en informe(nt) les autres Parties.

⁵ L'exploitant n'étant plus Partie à la présente convention ne peut plus vendre de titre locaux zone 210 sauf signature d'un accord ou d'une convention spécifique de revendeur ou de vendeur avec au moins l'une des Parties à la présente convention.

Article 3 – Obligation des Parties

¹ Les Parties s'engagent à mettre en œuvre les dispositions de la présente convention et à coopérer dans l'intérêt commun des usagers de la zone 210.

² Les Parties s'engagent à reconnaître mutuellement les titres de transport de la gamme tarifaire communautaire définie à l'annexe n°7 et à appliquer le Tarif zone 210. Elles reconnaissent mutuellement les procès-verbaux d'infraction et le forfait voyage compris dans la verbalisation d'un déplacement local. Les obligations Léman Pass issues de la CCTLP s'appliquent aux voyages transfrontaliers.

³ Les Parties s'engagent à appliquer les décisions prises entre Parties selon les modalités décrites dans l'article 9.

⁴ Les Parties s'engagent à communiquer selon les modalités définies d'entente entre elles (rythme mensuel) les ventes des différents titres locaux au Gestionnaire de la communauté tarifaire. La déclaration des ventes des titres Léman Pass se fait via la Chambre de répartition Léman Pass selon les dispositions prévues dans la convention relative à la Communauté Tarifaire Léman Pass (CCTLP). L'évolution des ventes est ainsi consolidée sous la forme d'un tableau de bord pour permettre un suivi global mais également pour pouvoir procéder à un décompte et une répartition mensuelle des recettes issues de la vente des titres locaux.

⁵ Les Parties assument chacune, au moyen de leur propre personnel et à leurs frais propres, les tâches décrites dans la présente convention, telles que la participation à une délégation, la préparation ou la participation aux séances nécessaires à la bonne gestion de la zone, leur suivi et la transmission des données selon les modalités définies entre les Parties.

⁶ Au terme du contrat liant un Opérateur et l'Autorité organisatrice en question évoqué à l'article 2 al. 4 ou en cas de dénonciation selon l'article 27, un décompte final précis des charges et des recettes sera établi par le Gestionnaire de la communauté tarifaire au prorata temporis. L'exploitant concerné encaissera les recettes correspondantes et s'engage à rembourser tout montant restant dû dans les trois mois qui suivent la transmission du décompte.

Article 4 – Instance technique : Comité opérationnel

¹ La collaboration entre les Parties s'exerce par le biais du Comité opérationnel auquel elles participent selon les modalités décrites dans le présent article.

² Le Comité opérationnel est animé par Annemasse Agglo qui a la fonction de Coordinateur selon les modalités de l'article 5 et qui garantit, en tout temps, un représentant pour assurer cette fonction.

³ Toutes les Parties à la présente convention sont représentées au sein du Comité opérationnel. Chaque Partie désigne souverainement, au minimum un délégué et un suppléant au sein de ce Comité pour un mandat d'une durée indéterminée, en lui donnant le pouvoir de l'engager, sauf décision relevant uniquement des instances décisionnelles (conseil d'administration ou assemblée délibérante) des Parties.

⁴ Les délégués et les suppléants ne sont pas nommés à titre personnel mais en tant que représentant d'une Partie.

Article 5 – Coordinateur du Comité opérationnel

¹ Le Coordinateur veille au respect de la présente convention par toutes les Parties.

² Il préside le Comité opérationnel dont il dirige les séances, prépare les propositions de décisions à prendre par les Parties et conduit les délégations lors des rencontres avec des tiers, sauf décision contraire des Parties.

³ Il s'appuie sur le Gestionnaire de la communauté tarifaire dont la fonction est décrite à l'article 6 pour la prise des procès-verbaux et l'organisation des séances ainsi que pour toutes les tâches opérationnelles de suivi de la communauté tarifaire.

⁴ Il exécute ses tâches avec neutralité et reçoit ses instructions du Comité opérationnel pour les objets ayant trait à la présente convention.

Article 6 – Gestionnaire de la communauté tarifaire

¹ Les fonctions de Gestionnaire de la communauté tarifaire décrites ci-après sont assurées au départ par Annemasse Agglo qui réalise l'administration générale de la communauté tarifaire de la zone et exerce son activité sur la base des tâches et compétences décrites à l'annexe 3. Si Annemasse Agglo n'assure plus cette fonction, le Gestionnaire de la communauté tarifaire est désigné par les membres du Comité opérationnel.

² Le Gestionnaire de la communauté tarifaire assure le soutien administratif et logistique pour la mise en œuvre de la présente convention et, en particulier, pour effectuer toutes les actions nécessaires

à la bonne gestion du Tarif de la zone 210 et à la répartition des recettes des ventes de titres locaux liées à la communauté tarifaire.

³ Il peut déléguer tout ou partie de l'exécution de son mandat au délégataire du réseau TAC ou à un mandataire externe. L'accord des Parties concernant les modalités de cette délégation est requis s'ils en financent le coût ou si les prestations du Gestionnaire de la communauté tarifaire s'en trouvent modifiées.

⁴ Il s'appuie pour son mandat sur les ressources de sa structure et les compétences des Parties. Il reçoit ses instructions du Coordinateur du Comité opérationnel pour l'exécution de son mandat.

⁵ Il informe les Parties de l'organisation interne qu'il met en place pour répondre aux attentes de la communauté tarifaire de la zone 210 et garantir la défense des intérêts de toutes les Parties, de manière égale, pour les objets ayant trait à la présente convention.

⁶ Il veille à la transparence des coûts affectés à la gestion de la communauté tarifaire s'il y en a et explicite ces coûts. Sur demande d'une des Parties, il transmet les justificatifs nécessaires à leur compréhension et vérification.

⁷ En cas de désaccord des Parties sur la gestion de la communauté tarifaire de la zone par Annemasse Agglo, le Comité opérationnel peut décider d'attribuer la fonction de Gestionnaire à une autre Partie ou à un mandataire externe. Les conditions de transfert de la fonction seront alors définies par le Comité opérationnel.

Article 7 – Contrôle des données transmises et de la répartition des recettes

¹ Le Gestionnaire de la communauté tarifaire, sur sollicitation d'une des Parties et après motivation de cette dernière suite à l'état des ventes locales consolidé transmis, effectue un contrôle des données transmises, qui sont mentionnées dans les annexes 4 et 5, et de la répartition des recettes. Au besoin, ce contrôle est externalisé et les conditions de cette externalisation sont définies d'entente entre les Parties. Le Comité opérationnel désigne le mandataire.

² Le mandataire, le cas échéant, remet à chacune des Parties son rapport qui devra couvrir les activités relevant de la présente convention, selon le cahier des charges qui lui aura été défini.

Article 8 – Convocation, séances et procès-verbal du Comité opérationnel

¹ Le Coordinateur convoque le Comité opérationnel autant de fois que les affaires à traiter le demandent mais au minimum 1 fois par an. Lors de la convocation transmise au moins 10 jours calendaires avant la séance, le Coordinateur doit envoyer l'ordre du jour et ainsi la liste des décisions proposées.

² Les séances font l'objet d'un procès-verbal.

Article 9 – Procédure décisionnelle

¹ Les Parties, dans le cadre du Comité opérationnel, travaillent ensemble, prennent les décisions liées à l'exécution de la présente convention et proposent les décisions qui relèvent des instances décisionnelles (conseil d'administration ou assemblée délibérante) des Parties.

² Chaque Partie rapporte ensuite à ses instances décisionnelles (conseil d'administration ou assemblée délibérante), pour délibération, les décisions proposées par le Comité opérationnel et visé à l'alinéa 1.

³ Chaque Partie dispose d'une voix. Le Comité opérationnel prend ses décisions à la majorité des Parties représentées et des absents ayant pris position préalablement à la séance, selon les dispositions décrites à l'alinéa 11 ci-dessous.

⁴ Les décisions sont prises à l'unanimité des Parties concernant les points suivants :

- Le contenu de la présente convention ou ses annexes, sauf l'annexe 7 selon al.7 et 8 ci-après ;
- Les conventions avec d'autres communautés ;
- Le modèle de calcul de la clef de répartition ;
- Le budget annuel de fonctionnement s'il s'avère nécessaire d'en avoir ou les mandats nécessaires pour la bonne gestion de la communauté tarifaire si un budget n'a pas été voté
- Le décompte annuel consolidé selon art. 16 ;
- Les données utilisées annuellement pour calculer la ou les clef(s) de répartition des recettes et le résultat issu de l'application du modèle de calcul de la clef de répartition ;
- La gestion globale de la communauté tarifaire zone 210 ;
- La forme et présentation des titres de transport locaux ;
- La désignation du Gestionnaire de la communauté selon art. 6 ;
- La désignation du mandataire pour le contrôle des données selon art. 7 ;
- L'octroi de rabais supporté par l'ensemble des Parties et délégation selon art. 11 ;

⁵ Si la clef de répartition des ventes de titres locaux est différente de la clef de répartition des ventes de titres Léman Pass, alors toutes les décisions concernant uniquement les titres locaux sont prises à l'unanimité des seules Parties impliquées dans la clef de répartition des ventes de titres locaux et, en particulier :

- L'approbation des décomptes des ventes locales et leur contrôle,
- Les indemnités de vente concernant les ventes locales s'il y en a,
- Les actions nécessaires à la répartition des recettes de ventes locales et la gestion des titres locaux.

⁶ S'il y a une seule clef de répartition pour répartir les recettes de la zone 210 (recettes issues de la vente de titres locaux et recettes issues de la vente de titres Léman Pass), alors les décisions identifiées à l'alinéa 5 ci-dessus doivent être prises à l'unanimité des Parties.

⁷ Les décisions concernant le tarif de la zone 210 (hors titres spécifiques) sont prises à l'unanimité des Autorités organisatrices subventionnant un service de transport sur la zone 210 ainsi que de CFF, en tant qu'autorité tarifaire pour les services Grandes lignes (ex. Regio Express) desservant la gare d'Annemasse, et ainsi que conjointement Région Auvergne-Rhône-Alpes / SNCF Voyageurs pour les deux kilomètres entre le point frontière et Annemasse, conformément à l'Article 9.2 de la convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française de 2014. L'autorité qui souhaite modifier ses tarifs doit en faire part aux Parties, au plus tard, 8 mois avant la date de mise en œuvre. Cette demande fera l'objet d'une concertation entre les Parties sur les conditions de mise en œuvre de ce nouveau tarif, notamment la définition des principes afin de limiter les effets collatéraux, et la compensation sur les charges ou recettes de tout impact économique sur les Parties non-demanderesse par rapport à la situation en cours.

⁸ Les décisions concernant les titres spécifiques ou la création de nouveaux titres spécifiques sont de la compétence d'Annemasse Agglomération qui doit préalablement en informer les autres Parties (4 mois avant leur mise en service s'il n'y a aucune incidence sur le titre Léman Pass ainsi que sur les procédures de contrôles et 8 mois dans les autres cas) si les évolutions envisagées n'ont pas d'incidence majeure sur les titres Léman Pass liés à la zone 210. L'annexe 7 est adaptée en conséquence. En cas d'incidence majeure, les décisions doivent être prises d'entente entre les Parties sachant qu'est réputée majeure une modification de tarification qui rompt la cohérence d'ensemble du Tarif Léman Pass et met en péril les fondamentaux des principes tarifaires définis dans le cadre de la convention de la Communauté tarifaire Léman Pass.

⁹ Les adaptations concernant le tarif de la zone 210 sont coordonnées avec les échéances pour les adaptations des tarifs Léman Pass.

¹⁰ En cas de non-adoption, par une des Parties, d'une proposition devant être soumise à l'approbation des instances décisionnelles de chacune des Parties, le Comité opérationnel recherche une contre-proposition. Si nécessaire, une séance est organisée entre représentants des instances décisionnelles de chacune des Parties pour échanger sur la décision à prendre. Cette séance est présidée par le Coordinateur (ou le représentant d'Annemasse Agglo).

¹¹ En cas d'absence d'une des Parties lors du Comité opérationnel, si le sujet était inscrit à l'ordre du jour, transmis dans les délais de la présente convention, la Partie absente transmet au Coordinateur pour la séance, soit une demande de report du point, soit sa position. En cas d'absence de prise de position de la Partie absente, la validation de la décision à proposer à chaque Partie se fait selon les modalités définies aux alinéas précédents, y compris si l'objet évolue en cours de séance.

¹² Toute décision prend la forme d'une délégation de compétence des Parties à une ou plusieurs personnes identifiées selon le besoin, accompagnée d'un mandat d'exécution.

Article 10 – Tarif communautaire

¹ La gamme tarifaire communautaire est définie dans l'annexe 7. Cette gamme (hors titres spécifiques définis dans l'annexe 7) est fixée par les Autorités organisatrices subventionnant un service de transport sur la zone 210 ainsi que CFF, en tant qu'autorité tarifaire pour les services Grandes lignes (ex. Regio Express) desservant la gare d'Annemasse, et ainsi que conjointement Région Auvergne-Rhône-Alpes/SNCF Voyageurs pour les deux kilomètres entre le point frontière et Annemasse, conformément à l'Article 9.2 de la convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française de 2014₁, après consultation des autres Parties et évaluation de l'impact des évolutions proposées.

² La tarification communautaire de la zone 210 est applicable dans le Périmètre décrit à l'annexe 1.

³ Les titres spécifiques selon annexe 7 sont définis par Annemasse Agglomération qui en fixe le prix et compense le rabais qu'elle octroie aux autres Parties par rapport au prix brut applicable. Ces titres ne peuvent être vendus dans la combinaison Léman Pass mais sont contrôlables et peuvent être associés à un titre complémentaire de la gamme Léman Pass pour un déplacement transfrontalier. A ce titre, ils appartiennent à la gamme tarifaire communautaire.

⁴ Le prix du titre communautaire inclut la TVA sur la part des recettes perçues. Chaque Partie gère seule la problématique de la TVA selon les dispositions qui lui sont applicables.

Article 11 – Produits événementiels ou autres produits locaux

¹ Chaque Partie assume, pour des actions prises sans décision du Comité opérationnel, les pertes de recettes liées à la mise en œuvre de produits événementiels ou autres produits, selon les modalités contractuelles qui leur sont propres.

² Les Parties s'entendent sur les démarches entreprises auprès des grands comptes, soit les organisations ou entreprises privées ou entités politiques, telles que les communes participant financièrement à l'acquisition de titres de transport de la zone 210 par leurs collaborateurs et collaboratrices et qui, à ce titre, bénéficient de conditions particulières, ou événements locaux. Le Gestionnaire de la communauté tarifaire assure un rôle de Coordinateur entre les Opérateurs de la présente convention, afin d'assurer une cohérence dans les contacts commerciaux avec les entreprises ou organisateurs d'événements de la zone. Par conséquent, les entités commerciales

des Opérateurs interviendront, en toute transparence avec le Gestionnaire de la communauté tarifaire sur leur démarche auprès des entreprises ou organisateurs d'événements de la zone, afin de ne pas préteriter les intérêts de la communauté tarifaire et s'assurer que tous les potentiels de développement du marché soient exploités.

³ Une des Parties peut être désignée par le Comité opérationnel pour négocier des contrats aux conditions grands comptes (entreprises privées et entités politiques, telles que communes) ou autres produits, avec ou sans rabais au nom et pour le compte des autres Parties auprès d'employeurs ou de collectivités. Les rabais présentés dans le cadre de ces conditions grands comptes sont supportés par l'ensemble des Parties, en cas d'accord du Comité opérationnel. La grille des rabais est alors proposée par la Partie et approuvée par le Comité opérationnel. La Partie désignée agira en toute transparence vis-à-vis des autres Parties sur les démarches entreprises et les contrats conclus.

⁴ Des contrats de partenariat, liés notamment à un événement important (culturel, sportif, etc.), pouvant présenter des rabais structurés, peuvent être négociés par une des Parties au nom et pour le compte des autres Parties auprès d'organisateur. Les rabais présentés dans le cadre de ces contrats sont supportés par l'ensemble des Parties, s'ils sont validés par le Comité opérationnel. Une grille de rabais "partenaire" peut être établie par les Parties et approuvée par le Comité opérationnel. Les Parties agissent en toute transparence vis-à-vis des autres Parties sur les démarches entreprises et les partenariats conclus.

⁵ Dans le cas de pic de pollution, les Parties s'engagent à appliquer les dispositions et mesures définies d'entente entre les partenaires du territoire, après accord concernant leur prise en charge financière et leur mise en œuvre opérationnelle, qui devront faire l'objet d'une convention spécifique.

Article 12 – Mention obligatoire sur le titre

Les titres de transport communautaires locaux de la zone 210 reprennent au minimum les indications suivantes :

- L'émetteur (si possible techniquement) ;
- L'appellation du titre (avec le nom de la gamme) ;
- Le n° de zone et la durée de validité du titre ;
- Le segment (ex. Tout public, Réduite, Jeunes, Enfant) ;
- La classe ;
- La date et heure d'achat ;
- Le prix exprimé en € ou le cas échéant, en Francs Suisse.

Dans le cas des titres digitaux, la mention « nom et prénom » du détenteur doit être indiquée.

Article 13 – Distribution des titres communautaires locaux

¹ Les Parties sont autorisées à vendre les titres uniques locaux sur leurs canaux de vente propres sous couvert du respect des exigences relatives aux modalités de distribution et aux principes de relation client définis par Annemasse Agglo, en concertation avec l'exploitant local principal. Dans le cadre de cette autorisation, les opérateurs de transport reconnaissent donner mandat aux distributeurs pour vendre, en leur nom et pour leur compte, les titres de la gamme tarifaire de la zone 210.

² Les Parties s'obligent à reverser aux autres Parties la part qui leur revient, suite à la répartition des recettes et compensation des soldes produit par le Gestionnaire de la communauté tarifaire ou la CHREP selon l'art 15 al.3.

³ Chaque Partie prend en charge ses coûts de programmation et de distribution des titres de transports communautaires, également dans le cas d'évolution de la tarification, selon les conditions du contrat liant l'Opérateur et l'Autorité organisatrice s'il existe.

⁴ Toute évolution nécessitant un développement des systèmes de distribution ou de contrôle fait l'objet d'une décision ad hoc comprenant un financement par la Partie à l'origine de la demande.

Article 14 – Contrôle des titres de transport

¹ Chaque Partie effectue un contrôle des titres de transport sur les lignes de transport de voyageurs qu'elle exploite, à ses frais exclusifs et sous sa propre responsabilité afin de sécuriser les recettes communautaires.

² Les Parties partagent, au préalable, les supports de titres qu'elles proposent aux clients, ainsi que tous nouveaux formats de support afin de garantir le bon contrôle par tous de ces titres. Tout nouveau support de titres de transport est validé par le Comité opérationnel.

³ Les Parties s'assurent que les supports de titres qu'elles proposent soient contrôlables au moyen des solutions techniques mises en place dans le cadre de la Communauté tarifaire Léman Pass. Elles se garantissent mutuellement la faculté de réaliser un contrôle des titres de transport portant sur leur unicité et leur authenticité.

⁴ Les Opérateurs, Parties à la présente convention, se concertent pour une application harmonisée des règles de contrôle.

⁵ Au moins 1 fois par année, les Parties se rencontrent pour faire un bilan et définir des priorités selon les zones de contrôles. Au besoin, elles se communiquent des statistiques de contrôle.

⁵ Les Opérateurs, hors ferroviaire, Parties à la présente convention, se reconnaissent mutuellement les procès-verbaux d'infraction et le forfait voyage compris dans la verbalisation afin de permettre au voyageur de se régulariser et terminer sa course dans la zone.

Article 15 – Répartition des recettes communautaires

¹ Les Parties confient au Gestionnaire de la communauté tarifaire la répartition mensuelle des recettes communautaires locales, selon une clé de répartition à définir comme repris à l'article 19, dans le respect des conditions légales en vigueur. Les recettes liées au Léman Pass sont réparties selon les dispositions CCTLP via la CHREP. La clé applicable est communiquée à l'organe de gestion Léman Pass par le Gestionnaire de la communauté.

² A cette fin, les Parties communiquent au Gestionnaire de la communauté tarifaire, mensuellement (avant le 10 du mois suivant) ou selon autre accord entre les Parties, les quantités de ventes sur l'ensemble des titres de transports communautaires locaux. Les données transmises incluent toutes les ventes de titres concernant des déplacements internes à la zone 210.

³ Si la répartition des ventes de titres locaux de la zone 210 est faite dans le cadre de la Chambre de répartition Léman Pass selon CCTLP (CHREP), le Gestionnaire de la communauté tarifaire transmet la clé de répartition de la zone et, selon l'accord entre les Parties, les données de ventes internes à la zone 210, non liées au Léman Pass, si ces données ne sont pas transmises directement par les Opérateurs. Si la répartition de la zone 210 n'est pas faite via la CHREP pour les titres locaux, le Gestionnaire de la communauté tarifaire effectue la répartition mensuelle des recettes selon la clé de répartition définie d'entente entre les Parties concernées (jusqu'au 25 du mois suivant) et organise les flux financiers sous forme de compensation des soldes.

⁴ La vente de Titre de transports peut faire l'objet d'un commissionnement dont le taux est alors identique au taux appliqué dans le cadre de la vente de titre Léman Pass.

⁵ Le Gestionnaire de la communauté tarifaire consolide les ventes globales (Léman Pass et Locales) effectuées et, cas échéant, les commissions de vente pour la vente de titre locaux, sous la forme d'un tableau de bord mensuel et présentant l'évolution de l'ensemble des ventes des titres concernant la zone 210.

⁶ Les Parties doivent tenir à disposition les éléments permettant de vérifier l'exactitude des données livrées.

⁷ En cas de non-respect par l'une Partie des obligations relevant de la présente convention telles que défini à l'article 3, après notification par le Gestionnaire de la communauté tarifaire du constat fait et sans mise en œuvre par la Partie concernée d'actions pour répondre à ses obligations, cette dernière n'est pas prise en compte dans la répartition des recettes.

Article 16 – Gestion des décomptes annuels consolidés (titres locaux)

¹ Les Parties confient la production des décomptes annuels consolidés de recettes des ventes de titres locaux et de charges communautaires au Gestionnaire de la communauté tarifaire.

² Le décompte annuel consolidé est approuvé par les Parties, au sein du Comité opérationnel, avant le 30 avril de l'année suivante.

³ Les décomptes établis par le Gestionnaire de la communauté tarifaire sont effectués sur la seule base des quantités vendues et du tarif zone 210 brut applicable. Ne sont notamment pas pris en considération les ristournes, rabais ou autres réductions accordés par une Partie qui doivent être assumés par la Partie considérée, à l'exception des rabais grand comptes et rabais de partenariat visés à l'article 11 al. 3 et 4. lorsqu'il y a eu décision du Comité opérationnel.

Article 17 – Refacturation des charges communautaires

¹ Si des frais propres liés à la gestion de la zone 210 sont nécessaires à la bonne gestion de cette dernière, ils sont autorisés par le Comité opérationnel selon le processus décisionnel indiqué à l'art 9 al 4.

² Les frais liés au Léman Pass sont répartis selon les dispositions CCTLP. La clé de répartition des recettes applicable aux recettes Léman Pass pour la zone 210, est communiquée à l'organe de gestion Léman pass par le Gestionnaire de la communauté.

³ Les frais de la communauté visés à l'alinéa 1 sont pris en charge selon la clef de répartition des recettes applicables aux recettes des titres locaux de la zone 210 de l'année en cours et répartis entre les autorités tarifaires de la zone impliquées dans le calcul de la zone selon les principes suivants :

- Part TPG et réseau TAC prises en charge par Annemasse Agglomération,
- Part SNCF prise en charge par la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- Part ligne interurbaine reliant la vallée de l'Arve et Genève prise en charge par le GLCT,
- Part CFF à la charge de CFF.

⁴ Dans le cas d'une seule clef de répartition des recettes, c'est cette dernière qui s'applique pour l'ensemble des charges (Léman Pass et local) selon les principes définis à l'alinéa 3.

Article 18 – Gestion des frais propres

Chaque Partie prend à sa charge exclusive, ses frais propres. On entend par « frais propres », les frais liés à des prestations effectuées par chacune des Parties individuellement en particulier ceux visés aux articles 4 (participation aux instances techniques) et 9 (participation au processus décisionnel), mais aussi tout ce qui découle directement de la mise en œuvre de la présente convention, selon les rôles respectifs de chaque Partie.

Article 19 – Clé de répartition des recettes

¹ Les Parties s'engagent à fixer une ou plusieurs clés de répartition des recettes à caractère dynamique et basée sur les données de fréquentation des réseaux. Le modèle de calcul pour fixer la ou les clés de répartition pourra être adapté à la fin d'un exercice comptable pour l'exercice comptable suivant. La ou les clés de répartition sont mises à jour annuellement.

² Après contrôle, les Parties s'engagent à reconnaître mutuellement et à valider les données utilisées pour calculer la ou les clés de répartition.

³ Le modèle de calcul de la ou des clés de répartition est défini à l'annexe 4. La ou les clés de répartition sont soumises pour approbation au Comité opérationnel suite au préavis du groupe d'analyse et de contrôle, cité à l'alinéa 4 ci-après, concernant les données prises en compte dans le calcul de la ou des clefs.

⁴ Les Parties s'engagent à mettre en place un groupe interne d'analyse et de contrôle de la pertinence des données pour la fixation de la/des clé(s). Il est formé de spécialistes de chacune des Parties dont le cahier des charges est repris en Annexe 6.

Article 20 – Responsabilité des Parties

¹ En dehors de la bonne exécution de la présente convention, et sous réserve d'un cas de force majeure, chaque Partie reste seule responsable vis-à-vis des clients des conséquences dommageables, de toute nature, qui pourraient éventuellement leur être causés dans le cadre de l'exécution du contrat de transport, sur l'une des lignes qu'elle exploite dans la zone 210. Est une cause exonératoire, totalement ou partiellement, de responsabilité contractuelle et extracontractuelle des Parties la force majeure, telle que définie dans l'alinéa 2 ci-dessous.

² Est considérée comme force majeure ou assimilable, au sens de la présente convention, toute circonstance ou fait extérieur aux Parties et indépendant de leur volonté, imprévisible ou inévitable, irrésistible ou qui ne peut être empêché par les Parties, malgré tous leurs efforts et diligences raisonnablement possibles.

³ L'exonération, partielle ou totale, de responsabilité, ainsi que les éventuelles conséquences financières, sont appréciées dans chaque cas, en fonction des circonstances et de la diligence accomplie par chacune des Parties pour supprimer ou réduire les effets négatifs des événements constitutifs de cas de force majeure. Il relève de la responsabilité de chacune des Parties de les prévoir dans leur contrat de transport. Si cette disposition n'a pas été prévue par la Partie, sa responsabilité reste pleine et entière.

Article 21 – Communication zone 210

¹ Les Parties peuvent s'entendre sur un plan d'actions annuel de communication.

² Les Parties demeurent libres de communiquer individuellement et à leurs propres frais à propos du Tarif de la zone 210. Cette communication doit demeurer cohérente avec le plan d'action annuel cité à l'alinéa 1 s'il a été défini. Cette communication doit promouvoir l'offre dans son ensemble.

Article 22 – Représentation

¹ Le Gestionnaire de la communauté tarifaire pourra représenter seul les Parties pour toutes les affaires liées à la gestion administrative courante dans le cadre de l'objet de la présente convention et sur mandat du Comité opérationnel.

² Une délégation, désignée par le Comité opérationnel, peut être proposée pour représenter les Parties auprès d'instances extérieures.

³ Les Parties s'efforcent de composer la meilleure et la plus cohérente délégation possible compte tenu de l'objet concerné.

Article 23 – Engagements contractuels vis-à-vis des tiers

¹ Le Gestionnaire de la communauté tarifaire ne peut engager les Parties dans le cadre de l'objet de la présente convention, vis-à-vis des tiers, qu'en vertu d'une décision du Comité opérationnel pour un objet dont la délégation lui a expressément été confiée et pour le compte de l'ensemble des Parties dont l'identité doit être mentionnée clairement dans tout document contractuel (matérialisant un engagement vis-à-vis de tiers), sauf s'il y est contraint par les lois et règlements en vigueur ou par décision d'une autorité publique, ou toute autre autorité et juridiction qui en aurait le pouvoir, ainsi que dans le cadre d'une procédure d'arbitrage ou de conciliation.

Article 24 : Confidentialité

¹ Sans l'accord préalable écrit de toutes les Parties, les Parties s'engagent à garder secrets, tous les faits ou informations dont elles ont connaissance au travers de l'exécution de la présente convention et qui ne sont ni publics, ni accessibles au public sauf si elle y est contrainte par les lois et règlements en vigueur, ou par une autorité publique ou par toute autre autorité et juridiction qui en aurait le pouvoir, ainsi que dans le cadre d'une procédure d'arbitrage ou de conciliation. En cas de demande de communication d'informations confidentielles d'une autorité administrative ou judiciaire auprès d'une Partie, cette dernière s'engage à la notifier, par écrit, à toute autre Partie concernée par cette demande avant toute divulgation. Les Parties s'engagent à coopérer afin de limiter, au strict minimum, la teneur et la quantité des informations confidentielles divulguées.

² En cas de doute, les Parties tiendront les faits et informations en question pour secrets. Cette obligation de conserver le secret existe, avant même la conclusion de la convention et subsiste 10 ans après la fin de la convention ou dénonciation de la convention. L'obligation légale de renseigner les Autorités organisatrices reste réservée.

Article 25 - Propriété et Sécurisation des données

¹ Les données communiquées par les Parties dans le cadre de l'exécution de la présente convention demeurent l'entière propriété de la Partie dont elles émanent. Elles sont transmises selon le format convenu, conformément aux règles, standards de sécurité et procédures propres à la Partie dont elles émanent.

² Les données sont traitées par le Gestionnaire de la communauté tarifaire qui en garantit la sécurité.

Article 26 - Protection des données personnelles ou à caractère personnel

¹ Les données transmises par les Parties dans le cadre de l'exécution de la présente convention ne comportent pas de données personnelles ou à caractère personnel selon la législation applicable en vigueur.

² Si un mandat spécifique doit être confié au Gestionnaire de la communauté tarifaire impliquant le traitement de données personnelles ou à caractère personnel, une convention devrait être conclue préalablement à la communication desdites données et couvrir les exigences requises par la législation applicable en vigueur.

Article 27 : Date d'entrée en vigueur et durée de la convention

¹ La présente convention est conclue à compter de la date du changement d'horaire, le 15 décembre 2019 jusqu'au 8 Décembre 2029

² Chaque Partie peut la dénoncer, pour ce qui la concerne, au plus tard 12 mois avant le changement d'horaire annuel CIT par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au Coordinateur du Comité opérationnel qui se chargera de l'information des Parties.

³ La présente convention pourra être résiliée de plein droit en cas de non-respect par l'une ou l'autre des Parties des clauses qui la constituent, par lettre recommandée avec avis de réception, sous réserve de l'application d'un délai de trois mois, nécessaire à l'information du réseau de vente et du public, ou pour tout motif d'intérêt général, notamment, si l'une des Parties n'accomplit pas ou accomplit incorrectement ses obligations malgré une mise en demeure restée infructueuse.

⁴ La présente convention s'éteint, à tout moment, à l'égard de l'entreprise dès lors qu'elle ne répond plus à la qualité de Partie selon l'article 2 de la Convention.

⁵ La présente convention s'éteint, dès l'instant, que la(les) Autorités organisatrices décide(nt) de la suppression de la zone 210 ou de sa modification substantielle.

Article 28 : Règlement des différends

¹ Les Parties conviennent que si un différend relatif à la conclusion, l'interprétation, l'exécution ou la cessation de la présente convention s'élève entre elles, elles tenteraient tout d'abord de le résoudre à l'amiable sauf si la tentative de règlement amiable faisait obstacle à l'exercice par l'une ou par l'autre Partie de ses droits de recours.

² Les réunions de conciliation se tiennent à l'initiative d'une Partie, après que celle-ci ait exposé par écrit à l'autre Partie la nature du désaccord exigeant la recherche d'une solution.

³ En cas d'accord entre les Parties, celui-ci est formalisé dans un procès-verbal approuvé par les deux Parties. Les Parties peuvent procéder à la signature d'un avenant à la présente convention pour préciser ou modifier les points objets du désaccord initial.

⁴ Tout litige survenant dans l'interprétation ou l'exécution de la présente convention et sur lesquels les Parties ne pourront aboutir à un accord amiable seront soumis à l'appréciation du tribunal administratif de Grenoble. Le tribunal ne pourra être saisi qu'après l'expiration d'un délai d'un mois au minimum à compter de la première réunion de conciliation entre les Parties.

Article 29 : Droit applicable et juridiction compétente

¹ Le droit applicable au présent contrat est le droit français.

² A défaut de solution amiable trouvée, les Parties conviennent d'un commun accord que le tribunal administratif de Grenoble aura compétence pour trancher un éventuel litige.

Article 30 : Forme écrite et hiérarchie des normes

¹ Toute modification à la présente convention (hors annexes) doit faire l'objet d'un accord signé de l'ensemble des Parties. En cas d'actualisation, les annexes sont modifiées directement suite à l'approbation du Comité opérationnel.

² En cas de contradiction entre les termes figurant dans les annexes et ceux figurant dans la présente Convention, ce sont les termes de la présente convention qui feront foi.

³ Si l'une des dispositions de la présente convention était ou devenait nulle, cette nullité n'affecterait pas la validité des autres dispositions de la présente convention. Dans ce cas, les Parties recherchent une solution conforme à leurs intentions réciproques.

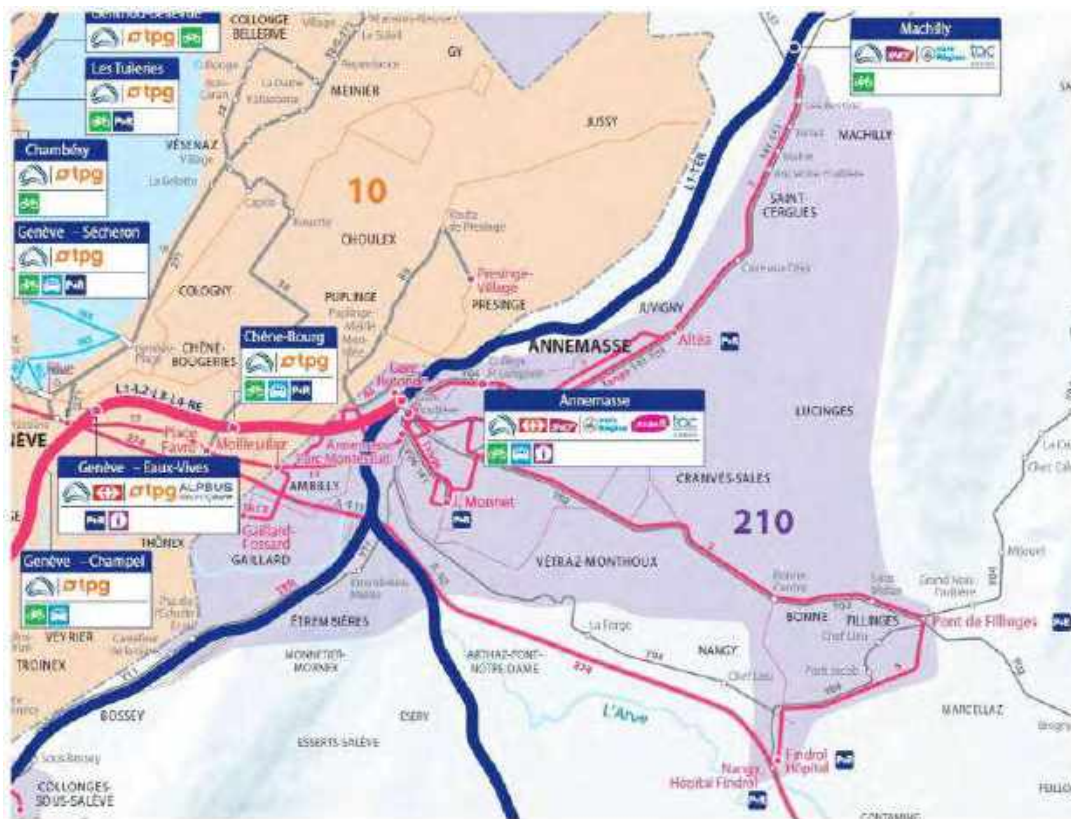
ANNEXES :

- Annexe 1 : Carte du périmètre de la zone 210 + liste des lignes concernées par le tarif de la zone 210 (avec derniers points d'arrêt entrant/sortant de la zone + mention du réseau d'appartenance)
- Annexe 2 : Organisation de la communauté tarifaire
- Annexe 3 : Cahier des charges du Gestionnaire de la communauté tarifaire
- Annexe 4 : Méthode pour définir la clé de répartition des recettes
- Annexe 5 : Processus de paiements entre Opérateurs et transmission des ventes locales AA
- Annexe 6 : Cahier des charges du groupe d'analyse et contrôle des données pour la fixation de la/des clé(s)
- Annexe 7 : Le Tarif de la zone 210

Fait àle....., en autant d'originaux que de Parties.

Pour Annemasse Agglo :	Pour la Région Auvergne Rhône-Alpes :
Pour le GLCT :	Pour l'exploitant du réseau TAC :
Pour tpg :	Pour SNCF:
Pour CFF :	Pour Transdev :

Annexe 1 : Périmètre zone 210 (zone violette)



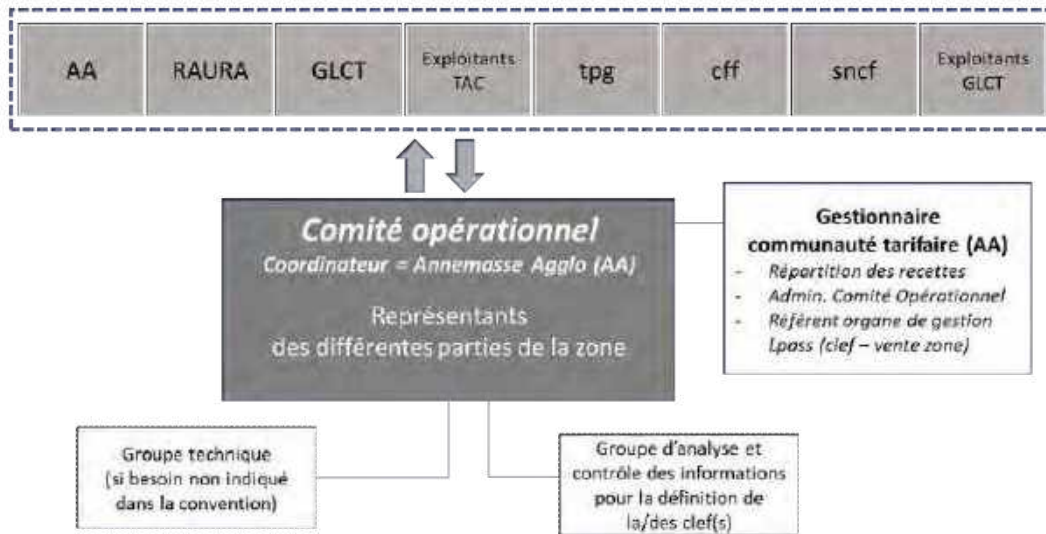
Etat de la carte au 15.12.2019

Le périmètre de la zone 210 est défini par la zone représentée sur le plan ci-dessus en violet qui correspond :

- À l'ensemble des lignes régulières de tram et bus sur le territoire de la communauté d'agglomération d'Annemasse Agglo
- L'ensemble des relations sur la ligne ferroviaire entre la frontière et la gare d'Annemasse (en rose)
- L'arrêt de la ligne T74 « Nangy-P+R Hôpital Findrol »

Annexe 2 : Organisation de la communauté tarifaire Z 210

Instances décisionnelles propre à chaque structure



Annexe 3 : Cahier des charges du Gestionnaire de la communauté tarifaire

Sa mission :

- Assister le Coordinateur du Comité opérationnel dans la gestion quotidienne de la communauté tarifaire.
- Effectuer la répartition des recettes (vente locale) entre les différents opérateurs de la zone et accompagne les travaux d'établissement de la clef de répartition annuel
- Si nécessaire, établir le budget de fonctionnement de la communauté locale, tenir les comptes de la communauté et gérer les dépenses courantes refacturées aux parties.
- Être l'interlocuteur opérationnel de l'organe de gestion Léman Pass.

Ses tâches principales :

- Il a la charge de l'organisation logistique des séances du Comité opérationnel (envoi des ordres du jour et document de séance, PV des séances et diffusion aux Parties, ...).
- Il appuie le Coordinateur dans la préparation des Comités opérationnels.
- Il assure le suivi du tableau de bord des décisions à prendre et prises par les Parties identifiées dans le cadre du Comité opérationnel.
- Il élabore et assure le suivi du tableau de bord mis à jour des contacts commerciaux des exploitants.
- Il élabore les décomptes des ventes locales qu'il adresse aux exploitants accompagnés des indications pour les versements qui doivent être fait entre les Parties selon le processus défini. AA ne fait pas l'intermédiaire dans le reversement des recettes.
- Il effectue le calcul de la clef de répartition annuel sur la base des données utilisées pour ce calcul qui ont été validées par le Groupe d'analyse et contrôle des données pour la définition de la clef (GAC). Il/elle soumet pour validation la clef au Comité opérationnel et transmet la clef s'appliquant sur les recettes Léman Pass à l'organe de gestion Léman Pass.
- Il prépare les échanges entre les Parties concernant la répartition des recettes si nécessaire et pilote les réflexions sur la mise à jour du modèle de la clef de répartition des recettes sur demande du Comité opérationnel.
- Il pilote les mandats qui ont été validés par le comité opérationnel et assure le suivi financier des mandats s'il y a un budget de fonctionnement, tenir la comptabilité de la communauté, sauf autre accord entre les Parties.
- Il pilote le contrôle des données transmises à la suite d'une demande de contrôle validée en Comité opérationnel.
- Il échange avec l'organe de gestion Léman Pass pour toutes les questions liées à la répartition des recettes de la zone et, à ce titre, transmet après accord entre les Parties, la clef de répartition de la zone 210 à l'organe de gestion Léman Pass.
- Il met à jour les annexes des conventions et est en charge du suivi des signatures de la convention ou de ses avenants.

Annexe 4 : Méthodologie pour calculer la clef de répartition des recettes de la Zone 210

Principe de la méthode de calcul de la clef de répartition :

Calculer la clef de répartition entre les opérateurs de la zone 210 (snCF/cff/tp2a/tpg/transdev) à partir des voyages et voyages-km effectués sur chacune des lignes desservant la zone 210, soit pour l'offre réalisée par :

- SnCF : réseau LEX desservant la gare d'Annemasse
- CFF : réseau RE desservant la gare d'Annemasse
- Tp2A : réseau TAC
- Tpg : tram 17 et ligne 86
- Exploitant GLCT : ligne T 74 (ligne interurbaine « vallée Arve-Genève »)

Données utilisées :

Pour 2020 et 2021, les données utilisées dans le calcul de la clef sont uniquement les voyages et voyages-km totaux effectués avec un titre local ou un titre Léman Pass, soit les valeurs dites nettes (ou pertinentes) qui ne comprennent donc pas les voyageurs ayant des titres qui ne sont pas mentionnés dans l'annexe 7.

A partir de 2022, l'approche devra être revue pour tenir compte des enquêtes réalisées sur l'utilisation des titres sur les différents réseaux qui pourraient avoir eu lieu.

Les données sont obtenues de la manière suivante (il est pris en compte uniquement les voyages et voyages-km fait avec des titres locaux ou des titres Léman Pass) :

- SNCF:
 - o Voyages et Voyages-km :
 - Les rames CFF et rames REGIOLIS desservant la zone sont équipées du comptage automatique. Le système HOP, selon la même méthode mentionnée sous le point CFF ci-dessous, met en œuvre des extrapolations sur les circulations non-comptées sur la base des circulations comptées.
 - Voyages : sont issus des comptages et des calculs HOP
 - Voyages-km : sont le résultat du produit des voyages et de la distance correspondant au périmètre SNCF sur la partie Annemasse - Chêne-Bourg, c'est-à-dire jusqu'au point frontière.
 - o Valeurs nettes (pertinentes) :
 - Des enquêtes sont réalisées régulièrement pour connaître les déplacements (OD) et usages tarifaires des voyageurs. En 2020 et 2021, les enquêtes utilisées sont celles des CFF (voir ci-après). Les enquêtes permettent de déterminer la part des clients circulant avec un titre Léman pass comprenant la zone 210. Les valeurs nettes sont le résultat du produit des valeurs brutes et de la part des clients circulant avec un titre Léman pass comprenant la zone 210.

- CFF (Régio Express (RE)) :
 - Voyages et Voyages-km :
 - Les rames CFF desservant la zone sont équipées du comptage automatique. La stratégie d'équipement des rames est de 40% de la flotte ;
 - Chaque course à l'horaire doit faire l'objet de minimum 50 comptages/an, avec une répartition lu-ve, sa., di.;
 - Le système HOP (Hochrechnung Personenverkehr), sur la base des circulations effectives, procède aux extrapolations sur les courses non-comptées;
 - Voyages : sont issus des comptages et des calculs HOP
 - Voyages-km : sont issus des comptages, de la distance inter-arrêt, et des calculs HOP. La distances inter-arrêt Annemasse - Genève-Eaux-Vives est réduite proportionnellement à la distance km sur territoire français. Sont annoncés, les voyages-km pour la distance gare d'Annemasse - point frontière CH/F ;
 - Valeurs nettes (pertinentes) :
 - Chaque course à l'horaire est enquêtée au moins 5 fois/an, avec une répartition lu-ve, sa., di., pour relever les titres de transport et l'origine-destination des voyages.
 - Le système HOP, sur la base des circulations effectives et des données d'enquêtes, permet de calculer les voyages et voyages-km par type de titre de transport pour ne conserver que ceux pertinents pour la répartition zone 210.
- Tp2a :
 - Voyages : via les comptages automatiques
 - Voyages-km : via la charge inter-arrêts issue des comptages automatiques et la distance inter-arrêt.

Tp2a n'ayant pas de lignes transfrontalières, il n'est pris en compte que les montées dans la zone et ce, quelque que soit le titre. Le volume des descentes est utilisé pour vérifier la cohérence des données.

- Tpg :
 - Voyages : via les comptages automatiques (tram) ou manuel (ligne 86)
 - Voyages-km : via la charge inter-arrêts issue des comptages automatiques//manuel et la distance inter-arrêt.

La prise en compte des voyages locaux et transfrontaliers est légèrement différente :

- pour les voyages locaux : uniquement les montées dans la zone (1 montée = 1 voyage), le volume des descentes est utilisé pour vérifier la cohérence des données.
- Pour les voyages transfrontaliers
 - les montées dans le sens France -> Suisse (1 montée = 1 voyage) dans la zone 210
 - les descentes dans le sens Suisse -> France (1 descente = 1 voyage) dans la zone 210

- ligne interurbaine entre la vallée de l'Arve et Genève (situation opérateur Transdev) :
 - o Pour les voyages (il n'y a que des voyages transfrontaliers) :
 - Les données de ventes des titres unitaires dans la ligne T 74 (1 ticket vendu = 1 voyage)
 - Les comptages dans les véhicules effectués par les conducteurs des voyageurs effectuant leur voyage avec un abonnement (1 comptage = 1 voyage) ou automatiques
 - o Pour les voyageurs-km, il est pris la distance entre l'arrêt « Nangy » et la Douane soit 12.1 km qui est multiplié par le nombre de voyages estimés (pas d'autres arrêts dans la zone)

Les données utilisées pour calculer la clef sont partagées entre les Parties et doivent être validées par ces dernières.

Recettes et période prise en compte des données de fréquentation pour l'année « n » (année de calcul de la clef)

Recettes réparties	Période prise en compte des données de fréquentation
<i>Phase de lancement</i>	
15.12.2019 au 31.12.2020	Données concernant les mois du 1er janvier au 31 décembre 2020
01.01 au 31.12.2021	Données concernant les mois du 1 ^{er} décembre 2020 au 31 Octobre 2021
<i>Règle générale dès 2022</i>	
01.01 au 31.12. « n »	Données concernant le 1 ^{er} octobre « n-1 » au 30 septembre « n »

Méthode de calcul

La méthodologie présentée ci-après peut s'appliquer à l'identique sur un modèle qui peut contenir un pot unique de recettes ou plusieurs pots de recettes (par type de titre ou gamme). Les modalités pratiques concernant cette méthodologie viendront compléter ultérieurement cette annexe dont la méthodologie est fixée pour 2020 et 2021 et devra être réétudiée pour 2022 au vu des résultats de l'enquête structure à mener.

1. Détermination du nombre de voyages et voyages x km (vkm)/année Année "N"

Opérateur	Voyages	voyages-km	trajet moyen
expl. TAC	a	A	S = A/a km
tpg	b	B	T = B/b km
sncf (LEX)	c	C = c*U	U km
cff (RE)	d	D = d*V	V km
expl. T74	e	E = e*W	W km
Total	X	Y	Y/X km

A la signature de la convention, au vue des données à disposition, il est calculé une seule clef qui est basée sur les déplacements totaux effectués dans la zone soit :
 les déplacement transfrontaliers effectués avec un titre Léman Pass
 et les déplacements locaux effectué avec un titre local.

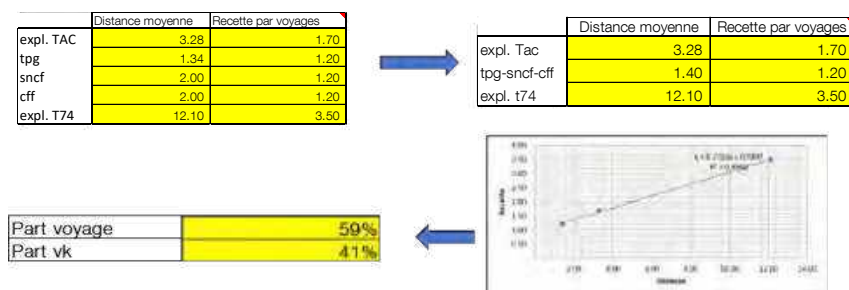
2. Parts voyages et vkm par opérateur

Afin de pouvoir tenir compte de la répartition entre voyages, déterminant pour le nombre de montées ou prise en charge vkm, déterminant pour le trajet moyen parcouru par chaque montée, les parts sont déterminées pour chaque opérateur par rapport au volume globale de voyages (X) et vkm ((Y)

Fréquentation 2020		
Opérateur	Voyages	vkm
expl. TAC	a/X	A/Y
tpg	b/X	B/Y
snCF (LEX)	c/X	C/Y
cff (RE)	d/X	D/Y
expl. T74	e/X	E/Y

3. Pondération des voyages et vkm

Sur la base de différentes méthodes pour reconstruire une grille théorique tarifaire, il est retenu une méthode décrite ci-après se basant sur le tarif kilométrique régionale (billet) qui amène à une pondération 60 % pour les voyages et 40% pour les voyages-km.



La grille kilométrique de référence utilisée pour fixer la recette par kilomètre est la suivante (source : RAURA - tarif kilométrique billet 2020)

km	Tarif billet
1	1.2 €
2	1.2 €
3	1.4 €
4	1.7 €
5	1.9 €
6	2.1 €
7	2.3 €
8	2.5 €
9	2.7 €
10	2.9 €

4. Détermination de la clé de répartition

pois voyages (P-voy) 60.0%
pois voyages-km (P-vkm) 40.0%

Opérateur	Poids Voyages		Poids vkm		Part recettes
expl. TAC	a/X * P-voy	+	A/Y * P-vkm	=	...%
tpg	b/X * P-voy	+	B/Y * P-vkm	=	...%
snCF (LEX)	c/X * P-voy	+	C/Y * P-vkm	=	...%
cff (RE)	d/X * P-voy	+	D/Y * P-vkm	=	...%
expl. T74	e/X * P-voy	+	E/Y * P-vkm	=	...%

Méthodologie de répartition de la part 1ère classe.

En application des principes de l'annexe 5 (§2.3) de la CCTLP, la part 1ère classe, soit la différence de prix entre la 1ère et 2ème classe, est répartie entre SNCF et CFF proposant la prestation 1ère classe dans la zone.

La répartition s'effectue en proportion de la part 2ème classe perçue par Sncf et par CFF.

Clefs de répartition à la signature de la convention pour 2020

Part 2ème classe :

- Expl. TAC : 47.95 %
- tpg : 36.00 %
- sncf : 14.13 %
- CFF : 1.52 %
- Lignes interurbaine « vallée Arve-Genève » : 0.40 %

Part 1ère classe :

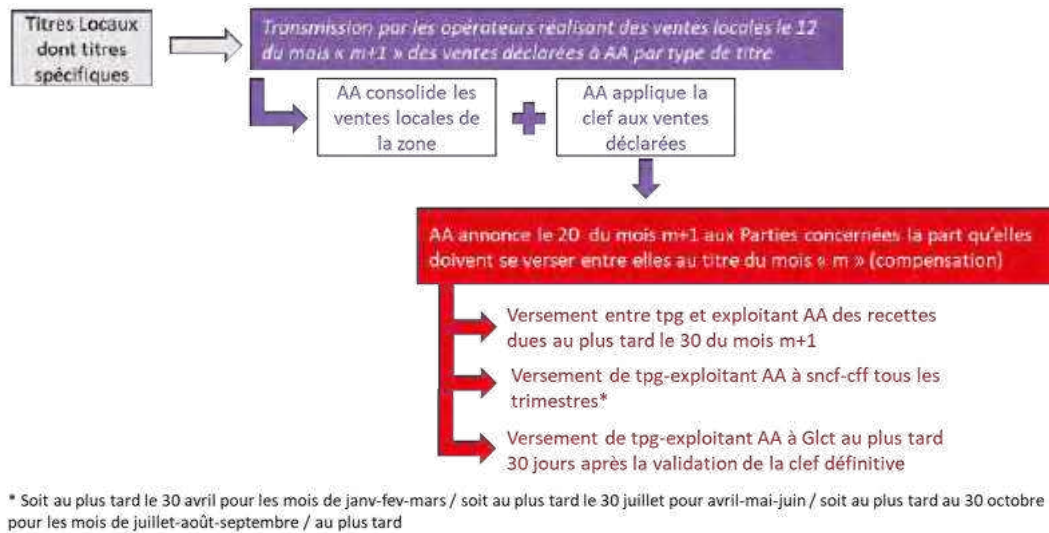
- sncf : $14.13\% / (14.13\% + 1.52\%) = 90.29\%$
- CFF : $1.52\% / (14.13\% + 1.52\%) = 9.71\%$

Modalité d'application et d'actualisation de la/des clef(s)

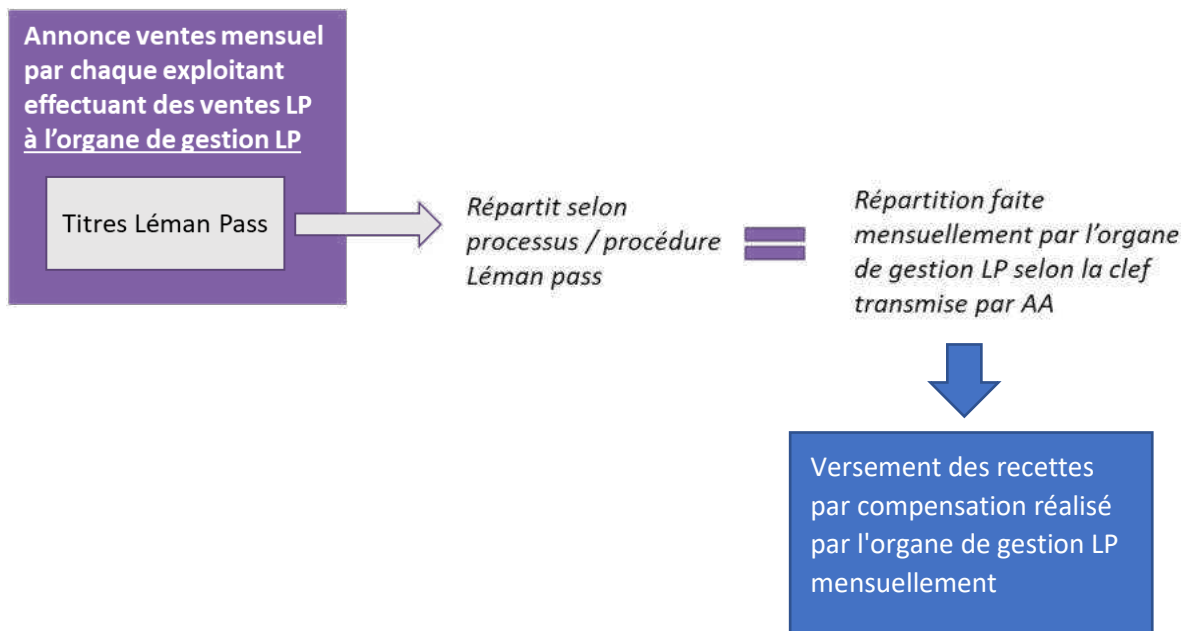
- Selon l'article 19 alinéa 1, les clefs sont mises à jour annuellement avec les données de fréquentation de l'année en cours.
- La répartition provisoire se fait sur la base des clefs de l'année n-1.
- Les décomptes finaux sont produits avec les clefs dites "définitives" qui sont calculées à partir des données de l'année en cours en fin d'année.
- Les recettes prises en compte sont les recettes de l'année en cours de janvier à décembre.

Annexe 5 : Transmission des ventes locales au Gestionnaire de la communauté tarifaire et processus de paiements entre opérateurs

Ci-après, le Gestionnaire de la communauté est identifié « AA » pour Annemasse Agglo qui en a le mandat initial (cf. art.6).



Pour mémoire – Processus pour les recettes issues de vente de titres Léman Pass



Annexe 6 : Cahier des charges du groupe d'analyse et contrôle des données (GAC) pour la fixation de la /des clé(s)

1- Constitution

Les Opérateurs annoncent au Comité opérationnel la ou les personne(-s) qui les représentent au sein du GAC. Les Autorités Organisatrices participent si elles le souhaitent au GAC ainsi que le Gestionnaire de la communauté tarifaire.

Le GAC nomme un responsable du groupe parmi les Opérateurs qui assure la coordination des travaux et convoque les réunions.

2- Objectifs

Le GAC doit veiller à ce que les données définies dans l'annexe 4, nécessaires à la répartition des recettes, soient représentatives de la fréquentation annuelle du réseau. A cette fin, il édicte des règles communes (répartition des comptages semaine/week-end, saisonnalité, ...) pour garantir cette représentativité et veille à leur respect.

Son objectif est de veiller à la plus grande transparence possible sur le processus de collecte des données telle que le prévoit la convention. Les données doivent répondre aux critères fixés dans les règles pour être représentatives, elles doivent être cohérentes et leurs évolutions explicables. Afin que chaque partie soit convaincue.

Le GAC vérifie et valide annuellement les données définies pour chacun des réseaux à l'annexe 4. Le GAC rédige un rapport à l'attention du Comité opérationnel attestant sa validation des données et expliquant les évolutions constatées au cours de l'année observée.

Le GAC remplit également un rôle de conseil pour les Opérateurs si ces derniers le souhaitent ou pour le Comité opérationnel dans le traitement de cas particuliers ou pour la résolution de problèmes de données, sous réserve de disposer des compétences "métier" pour le faire.

3- Mission de contrôle technique

Le GAC a pour mission de vérifier les données définies pour chacun des réseaux à l'annexe 4 et issues des différents systèmes des Opérateurs.

⇒

⇒ Il fixe les règles communes définissant la représentativité des données de la fréquentation annuelle des réseaux, les critères de qualités auxquels doivent répondre les données livrées et s'assure de paramètres comparables de comptages. Il doit vérifier que les données respectent bien les règles communes définies à l'annexe 4 afin que ces dernières reflètent aussi fidèlement que possible la réalité de la consommation de prestations.

Concrètement, le GAC doit :

- Être au fait des différents systèmes de comptages ou de suivis des données chez les Parties ;
- Contrôler la comparabilité des données (extrapolation, paramétrage, ...) ;
- Vérifier les changements de méthode et s'assurer de la continuité des mesures ;
- Valider les données intégrées au calcul de la clef.

Par souci de transparence, le GAC doit également vérifier si l'extrapolation des résultats des comptages est compréhensible, et si les hypothèses, corrections, perturbations du système, et changements de méthode sont clairement indiqués.

Les points faibles répertoriés seront analysés en commun et des améliorations seront convenues. Des solutions transitoires peuvent être décidées pour parer à des manquements ou problèmes.

4- Mission de validation

Le GAC analyse les données remises par les opérateurs, conformément à l'annexe 4, et clôt ses travaux en adressant un rapport au Comité Opérationnel validant les données remises.

5- Responsabilité

La validation des données par le GAC ne décharge pas les Opérateurs de la responsabilité des données qu'ils remettent.

5- Confidentialité

Toutes les données et informations seront traitées dans la plus stricte confidentialité et soumis à la signature d'un engagement individuel de confidentialité par chaque collaborateur membre du GAC. Les documents de travail ne sont en aucun cas diffusés à l'extérieur du GAC.

Annexe 7 : Le Tarif de la zone 210

1- Champ d'application

Le tarif local de la zone 210 est applicable aux déplacements qui se déroulent entièrement sur les services inclus dans l'offre de la zone 210 soit les services compris dans le périmètre décrit à l'annexe 1.

Les Conditions générales de vente des Parties vendeur et le règlement d'exploitation des réseaux empruntés complètent les présentes dispositions. Ensemble, ils forment le contrat de transport régissant les conditions de vente et d'utilisation du titre de transport. Les Conditions générales de ventes des Parties vendeur font mention de l'existence des règlements d'exploitation des réseaux partenaires et y renvoie.

2- Dispositions générales

- Les titres de transport décrits sous le point 3 ci-après sont valables pour tous les déplacements sur les services entièrement à l'intérieur de la zone 210 tel que défini ci-dessus.
- Ils donnent droit au transport sur l'ensemble des services participants à la communauté tarifaire de la zone 210, sauf exception, et dans les limites de validité temporelle.
- Les titres de transport reconnus valables sur une ligne régulière, le sont également sur les services de substitution permanents ou temporaires.
- Ce sont les conditions de vente et règlement d'exploitation de chaque Opérateur qui s'appliquent sur chaque réseau emprunté par le client.
- La validité des titres de transport zone 210 s'étend du premier arrêt au dernier arrêt effectué en zone 210 par le service de transport emprunté.
- L'accès à la 1ère classe sur les services ferroviaires implique l'achat d'un titre zone 210 1ère classe
- Le détenteur d'un titre 2ème classe peut accéder à la première classe par l'achat d'un titre complémentaire de surclassement.
- Les prix des titres de transport figurent au point 3 ci-dessous.
- Les titres de transport zone 210 ne sont pas remboursés, sauf les abonnements selon les règles définies de le cadre du tarif Léman Pass.
- Les titres de transport d'une validité de date calendaire sont valables jusqu'à la fin du service. Par fin du service, on entend le lendemain du dernier jour de validité à 5h00.

Possession d'un titre de transport

Pour chaque trajet effectué, les voyageurs doivent être en possession d'un titre de transport valable et lisible. Le titre de transport doit être acquis avant l'accès à bord.

Les voyageurs sont responsables d'être en mesure de présenter leur titre de transport. Un voyageur avec un titre de transport soumis à condition doit pouvoir prouver qu'il remplit les conditions en tout temps (ex: carte de réduction ou abonnement pour une offre tarifaire, pièce d'identité pour l'âge, justificatif AI, etc.). Les titres de transport détériorés ou illisibles sont considérés comme non valables.

Les enfants de moins de 6 ans voyagent gratuitement et n'ont pas de titre de transport.

3- Les titres de transports de la zone 210 et leur condition d'accès

TARIFS TRANSPORTS	Unité	Gamme z210 "Annemasse Pass"		Gamme Léman Pass	Titre spécifique
		Prix brut applicable	Prix public	Prix brut applicable	
Billets et Cartes Journalière					
Billet plein tarif (tout client dès 6 ans) ¹	Unité	1.60 €	1.60 €	1.60 €	
Billet tarif réduit (6 à 15 ans)	Unité	-	<i>idem plein tarif + 6 ans</i>		
Billet plein tarif (tout client dès 16 ans)	Unité	-	<i>idem plein tarif + 6 ans</i>		
Majoration billet train 1ère classe (dès 16 ans) ²	Unité	-	-	1.20 €	
Majoration billet train 1ère classe (6 à 15 ans) ²	Unité	-	-	1.20 €	
Billet de raccordement pour les abonnés Z10 (dès 6 ans) ²	Unité	-	-	1.60 €	
Billet "saut de puce" transfrontalier tram ²	Unité	-	-	1.00 €	
Billet animal (hors chien guide)	Unité	1.60 €	1.60 €	1.60 €	
Billet animal (chien guide)	Unité	gratuit	gratuit	gratuit	
Titre de groupe - Annemasse Pass ³					
Groupe Plein Tarif	Unité	2.10 €	2.10 €	-	x
Groupe Tarif réduit (6 à 15 ans)	Unité	1.80 €	1.80 €	-	x
Carnets TAC Annemasse Pass					
Carnet de 10 billets	Unité	12.80 €	12.80 €	-	x
Carte journalière Léman Pass - 1 jour					
Billet plein tarif (dès 6 ans)	Unité			3.20 €	
Majoration billet train 1ère classe (dès 6 ans)	Unité			2.40 €	
Billet animal (hors chien guide)	Unité			3.20 €	
Carte journalière Léman Pass - 1 jour multizone					
Billet plein tarif (tout client dès 16 ans)	Unité			4.00 €	
Majoration billet train 1ère classe (dès 16 ans)	Unité			3.00 €	
Billet tarif réduit (6 à 15 ans)	Unité			3.00 €	
Majoration billet train 1ère classe (6 à 15 ans) ²	Unité			2.30 €	
Carte Multi-jours (5 jours consécutifs)					
Billet plein tarif (dès 6 ans)	Unité			20.00 €	
Majoration billet train 1ère classe (dès 6 ans)	Unité			14.00 €	
Abonnements TAC Annemasse Pass					
Abonnement annuel					
Abonnement mensuel					
Adulte (+ de 26 ans)					
- QF de 0 à 420 €	Mensuel	40.00 €	8.00 €	-	x
- QF de 421 à 650 €	Mensuel	40.00 €	12.00 €	-	x
- QF de 651 à 800 €	Mensuel	40.00 €	18.00 €	-	x
- QF supérieur à 800 €	Mensuel	40.00 €	40.00 €	40.00 €	
Majoration train 1ère classe (+ de 26 ans) ²	Mensuel	-	-	28.00 €	
Junior (6 à 25 ans)					
- QF de 0 à 420 €	Mensuel	33.60 €	8.00 €	-	x
- QF de 421 à 650 €	Mensuel	33.60 €	12.00 €	-	x
- QF de 651 à 800 €	Mensuel	33.60 €	18.00 €	-	x
- QF supérieur à 800 €	Mensuel	33.60 €	33.60 €	33.60 €	
Majoration train 1ère classe (6 à 25 ans) ²	Mensuel	-	-	34.40 €	
Abonnement annuel nominatif					
Adulte (26 à 65 ans)					
- QF de 0 à 420 €	Annuel	400.00 €	80.00 €	-	x
- QF de 421 à 650 €	Annuel	400.00 €	120.00 €	-	x
- QF de 651 à 800 €	Annuel	400.00 €	180.00 €	-	x
- QF supérieur à 800 €	Annuel	400.00 €	400.00 €	400.00 €	
Majoration train 1ère classe (+ de 26 ans) ²	Annuel	-	-	280.00 €	
Junior (6 à 25 ans)					
- QF de 0 à 420 €	Annuel	240.00 €	80.00 €	-	x
- QF de 421 à 650 €	Annuel	240.00 €	120.00 €	-	x
- QF de 651 à 800 €	Annuel	240.00 €	180.00 €	-	x
- QF supérieur à 800 €	Annuel	240.00 €	240.00 €	240.00 €	
Majoration train 1ère classe (6 à 25 ans)	Annuel	-	-	440.00 €	
Senior (+ de 65 ans)					
- QF de 0 à 420 €	Annuel	240.00 €	80.00 €	-	x
- QF de 421 à 650 €	Annuel	240.00 €	120.00 €	-	x
- QF de 651 à 800 €	Annuel	240.00 €	180.00 €	-	x
- QF supérieur à 800 €	Annuel	240.00 €	240.00 €	-	x
Titres scolaires Diabolo -					
Abonnement Diabolo TAC mensuel					
Diabolo (-18 ans scolarisé)					
- QF de 0 à 420 €	Mensuel	22.40 €	8.00 €	-	x
- QF de 421 à 650 €	Mensuel	22.40 €	12.00 €	-	x
- QF de 651 à 800 €	Mensuel	22.40 €	18.00 €	-	x
- QF supérieur à 800 €	Mensuel	22.40 €	22.40 €	-	x
Abonnement Diabolo TAC annuel					
Diabolo (-18 ans scolarisé)					
- QF de 0 à 420 €	Annuel	180.00 €	80.00 €	-	x
- QF de 421 à 650 €	Annuel	180.00 €	120.00 €	-	x
- QF supérieur à 650 € - 1 seul enfant	Annuel	180.00 €	180.00 €	-	x
- QF supérieur à 650 € - 2ème enfant	Annuel	180.00 €	144.00 €	-	x
- QF supérieur à 420 € - 3ème enfant et suivants	Annuel	180.00 €	90.00 €	-	x
Abonnement Diabolo TAC+CAR annuel					
Diabolo (-18 ans scolarisé)					
Circuit spécial + réseau TAC					
- QF de 0 à 420 €	Annuel	180.00 €	80.00 €	-	x
- QF de 421 à 650 €	Annuel	180.00 €	120.00 €	-	x
- QF supérieur à 650 €	Annuel	180.00 €	180.00 €	-	x

¹ Gratuité pour accompagnateur "TAC'Accompagné" par ayant droit, après dépôt d'un dossier Handi'Tac et acceptation par la commission d'admission

² Tarif non existant dans la gamme "Annemasse Pass"

³ Tarif pour groupe de 10 personnes réservées en Boutique TAC 48h avant - prix A/R par personne

Le prix public est le prix annoncé aux clients. Il peut être différent du prix brut applicable pour les titres spécifiques.

Le prix brut applicable est le prix déclaré par la Partie qui a effectué la vente et qui est réparti entre les Parties. La Partie, ayant effectué la vente, déclare au gestionnaire de la communauté le prix brut applicable pour la répartition des recettes.

Pour les titres Léman Pass, le prix brut applicable est le prix qui revient à la zone 210 et qui doit être déclaré au gestionnaire de la communauté pour la répartition des recettes entre les Parties. Le prix public étant fonction de la combinaison du titre vendu (Zone 10+zone210 / Zone 210 + parcours / Multi-zone) n'est pas mentionné dans cette annexe.

Dispositif pour le Tarif Léman Pass

La communauté tarifaire de la zone 210 participe à la coopération tarifaire transfrontalière du Léman Pass.

De ce fait, la tarification Léman Pass s'applique à chaque trajet transfrontalier (zone 210 – Suisse voisine compris dans le périmètre du Léman Pass défini dans la CCTLP) et les titres de transport Léman Pass émis dans ce cadre et associant le périmètre de la zone 210 sont reconnus sur l'entier des services de la zone 210.

Les titres de transport de la zone 210 valables selon les conditions générales des titres de transports de la zone 210 peuvent être associés à un billet complémentaire Léman Pass pour effectuer un trajet transfrontalier en permettant l'accès à toute l'offre transfrontalière, y compris ferroviaire entre Annemasse et la Suisse. Les conditions générales du tarif Léman Pass s'appliquent et priment les conditions générales des titres de transport de la zone 210 sur l'intégralité du déplacement transfrontalier, dès le dernier arrêt ou jusqu'au premier arrêt effectué dans la zone 210 par le moyen de transport (bus, tram, train).

Les conditions de vente ou le règlement d'exploitation ou les tarifs nationaux propre(s) à chaque opérateur s'applique(nt) lorsque le client emprunte le réseau de celui-ci.



Annemasse **Agglo**
Annemasse - Les Volans Agglomération

Maître d'ouvrage : Annemasse Agglo



AMO pour le renouvellement de la DSP du réseau TAC

Analyse des offres finales

Version 2 – 10 juin 2022



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements
Modélisation
Planification
Ferroviaire

Régulation du trafic
Transports urbains
Etude d'impacts
Large events



Gérer la Cité



Citec Ingénieurs Conseils SAS

Bâtiment A

20, boulevard Eugène Deruelle

F-69432 Lyon cedex 03

Tél +33 (0)4 72 77 99 98 ■

Fax +41 (0)22 809 60 01 ■

e-mail: citec@citec.ch ■

www.citec.ch ■

Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.20041.0	CZ	CZ	31.05.2022
R.20041.0 - v2	CZ	CZ	10.06.2022

Illustration page de couverture : source illustration/photo

Sommaire

1. Introduction	2
1.1. Contexte de la consultation	2
1.2. Evolution de l'offre et des conditions d'exploitation objet de la consultation	2
1.3. Rappel des modalités de la consultation	3
1.4. Offres reçues	4
1.5. Négociations	4
2. Analyse des candidatures	5
<i>Candidat TP2A</i>	6
<i>Candidat Transdev</i>	7
3. Analyse des offres – volet technique	9
3.1. Critères d'évaluation des offres techniques	9
3.2. Adéquation de la consistance et de la pertinence des services	10
3.3. Qualité de l'organisation de l'exploitation	14
3.4. Qualité des engagements marketing et commerciaux	18
<i>Engagements de fréquentations et recettes de trafic</i>	21
3.5. Approche environnementale et sociale	22
3.6. Méthodologie mise en œuvre pour l'accompagnement de la collectivité	25
3.7. Synthèse de l'analyse des offres techniques	28
4. Analyse des offres– volet financier	29
4.1. Critères d'appréciation des offres financières	29
4.2. Montant du forfait des charges sur la durée du contrat	30
4.3. Risque commercial – engagement des recettes	32
4.4. Pertinence et cohérence des propositions financières	33
4.5. Synthèse des offres financières	35
5. Synthèse de l'analyse des offres	36
Annexe 1. Annexes financières	37
<i>Coefficient d'élasticité</i>	37
<i>Coûts unitaires</i>	38
<i>Indexation</i>	39
<i>Cohérence du compte d'exploitation prévisionnel</i>	40

1. Introduction

1.1. Contexte de la consultation

La consultation lancée par Annemasse-les-Voirons Agglomération, ci-après dénommée la Collectivité, a pour objet de confier par contrat de concession de service public, l'exploitation des services de mobilité sur le périmètre de l'Autorité Organisatrice.

Le contrat dont la passation est envisagée est un contrat de concession de service public au sens des dispositions des articles L. 1121-1 du Code de la commande publique et L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales.

1.2. Evolution de l'offre et des conditions d'exploitation objet de la consultation

1.2.1 Evolution de l'offre régulière du réseau de transport

L'objectif du nouveau réseau est de développer l'offre des lignes régulières d'environ 25% pour augmenter la fréquentation en réponse aux objectifs de report modal du PDU et du SCOT. L'augmentation de fréquence est prévue sur toutes les lignes, plus fortement en heure de pointe et sur les lignes à fort potentiel dans une logique de hiérarchie à 3 niveaux.

Le nouveau réseau visera notamment à améliorer la complémentarité/correspondances avec le tram et le Léman express et à prendre en compte les nouveaux projets (tram phase 2, TCSP gare-Bonne, piétonisation, nouveaux collèges). Il permettra également de mieux desservir plusieurs communes comme Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Etrembières et Lucinges et secteurs (Romagny/Vallées, route de Taninges) et les Zones d'Activités Economiques.

La structure du nouveau réseau s'appuiera sur la structure actuelle avec 3 évolutions majeures, la desserte de la ZAE Annemasse/Ville la Grand par la ligne 6, la transformation de la ligne 8 et la création de la ligne 9.

Grâce à la restructuration du plan de circulation du centre-ville avec tram et piétonisation, le réseau de bus sera restructuré dans son cœur avec des fréquences et des correspondances améliorées et une meilleure vitesse commerciale qui permettra au bus d'être beaucoup plus concurrentiel que la voiture en cœur d'agglomération.

Du 31 janvier au 1^{er} décembre 2023, l'offre sera équivalente à l'offre de 2022.

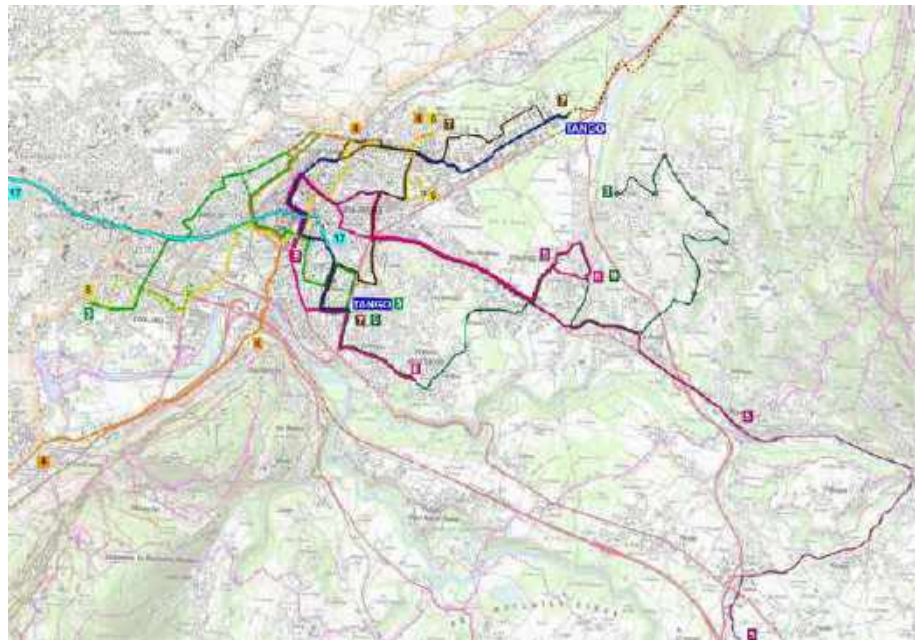
A partir du 1^{er} décembre le réseau évoluera en 2 étapes :

- Du 1^{er} décembre 2023 au 1^{er} décembre 2025
- Du 1^{er} décembre 2025 au 31 décembre 2029

Les candidats ont été consultés sur la base d'une offre proposée par le délégant, sur une offre dite « de base ». Cette offre ne tient pas compte de l'impact des travaux du tram ni du nouveau collège de Saint-Cergues en attente de carte scolaire.

Les candidats devaient répondre à plusieurs options, qui pourront être mises en œuvre en cours d'exécution du contrat en fonction de l'évolution du contexte.

Offre de base prévue au 1^{er} décembre 2025



1.2.2 Evolution des services

Les 2 candidats prévoient dans leur offre de base une augmentation du volume de vélos mis à la location à la vélostation dès 2023 (165 pour Trandev, 250 pour TP2A), en option un service de location en libre-service de vélos et trottinettes.

Les 2 candidats proposent également des nouvelles solutions d'information et de facilité de paiement, en s'appuyant notamment sur des outils numériques.

1.2.3 Evolution des conditions d'exploitation

Les 2 candidats proposent des moyens adaptés aux contraintes liées à la transition énergétique du parc de véhicules et la prise en charge (en option) de l'entretien des P+R.

Plusieurs outils et process sont proposés par les candidats pour faciliter et améliorer la gestion et le suivi au quotidien (fraude, SAE, reporting).

1.3. Rappel des modalités de la consultation

Une procédure de concession de service public, au sens des dispositions des articles L. 1121-1 du Code de la commande publique et L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales a été engagée par des demandes de publication envoyées le 17 septembre 2021 :

- Au BULLETIN OFFICIEL DES ANNONCES DES MARCHES PUBLICS (BOAMP), annonce n°2021-262 en date du 19 septembre 2021 ;
- Au JOURNAL OFFICIEL DE L'UNION EUROPEENNE (JOUE), annonce n°2021/S 184-480167 en date du 22 septembre 2021 ;
- A VILLE, RAIL & TRANSPORT annonce parue sur le site internet le 22 septembre 2021 et dans l'édition n°652 d'octobre 2021.

Un avis de pré-information a également été publié le 3 décembre 2019 au JOUE n° 2019/S 233-572808, complété par un avis rectificatif n° 2021/S 076-195720 du 20 avril 2021.

La Commission de délégation de service public s'est réunie le 11 janvier 2022 pour établir la liste des candidats admis à présenter une offre.

La Commission de délégation de service public s'est réunie à nouveau le 23 février 2022 pour donner un avis sur les offres reçues.

Après avoir recueilli l'avis de la commission prévue à l'article L 1411-5 du CGCT, le Président de la communauté d'agglomération ou son représentant a engagé avec les candidats de son choix des négociations.

Celles-ci ont porté sur tous les aspects du futur contrat, notamment des aménagements techniques et financiers aux propositions initiales. En aucun cas, les négociations ne pourront conduire les candidats à remettre en question l'économie générale du contrat établi par la Collectivité, notamment son objet et sa durée.

1.4. Offres reçues

Deux offres ont été reçues dans les délais.

L'une présentée par la société **TransDev**, l'autre présentée par la société **TP2A**.

1.5. Négociations

Par lettre en date du 02 mars 2022, les candidats ont été convoqués à une première séance de discussion. Une liste de questions était jointe à cette lettre afin de leur permettre d'anticiper les sujets de discussions et de préparer la séance.

La première séance de discussion a été organisée les 10 mars matin et 11 mars matin avec chacun des candidats.

Un Procès-Verbal des échanges a été communiqué aux candidats le 18 mars 2022.

Les candidats ont remis une nouvelle offre dénommée offre 2 le 1^{er} avril 2022.

Par lettre en date du 12 avril 2022, les candidats ont été convoqués à une deuxième séance de discussion. Cette lettre était également accompagnée d'une liste de questions.

Les séances de discussion ont eu lieu le 21 avril matin et après-midi.

Le procès-Verbal de cette deuxième séance de discussion a été envoyé aux candidats le 29 avril 2022

Les candidats ont remis une offre finale ou offre 3 le 13 mai 2022 à 12h00.

Ces offres 3 sont analysées au sein du présent rapport.

Au préalable, un rappel est opéré sur l'analyse des candidatures qui a été menée.

2. Analyse des candidatures

La commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales a dressé la liste des candidats admis à présenter une offre après examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Les candidatures conformes et recevables ont été examinées à partir des renseignements et documents exigés dans le cadre de la consultation pour évaluer leur situation juridique ainsi que leurs capacités professionnelles, techniques et financières.

Les deux candidats ont remis les pièces de la candidature suivantes conformément au RC :

Libellés	TRANSDEV	TP2A
Déclaration sur l'honneur (imprimé DC1 ou équivalent) pour justifier que le candidat n'entre dans aucun des cas d'interdiction de soumissionner mentionnés aux articles L. 3123-1 à L. 3123-14	X	X
La lettre de candidature (imprimé DC1) ou document équivalent permettant d'identifier le candidat ou chaque membre du groupement, si le candidat est un groupement d'opérateurs économiques	X	X
Extrait K bis de moins de 3 mois	X	X
Déclaration appropriée de banques ou, le cas échéant, preuve d'une assurance des risques professionnels pertinents	X	X
Déclaration concernant le chiffre d'affaires global et le chiffre d'affaires concernant les prestations objet du contrat, réalisées au cours des trois derniers exercices disponibles	X	X
Déclaration sur l'honneur que les renseignements et documents relatifs à ses capacités et à ses aptitudes, exigés en application des articles L. 3123-18, L. 3123-19 et L. 3123-21 et dans les conditions fixées aux articles R. 3123-1 à R. 3123-8, sont exacts.	X	X
Déclaration indiquant les effectifs moyens annuels du candidat et les noms et les qualifications professionnelles des personnes qui seront chargées de l'exécution du contrat de concession	X	X
Liste des principales prestations effectuées au cours des trois dernières années, indiquant le montant, la date et le destinataire. Elles sont prouvées par des attestations du destinataire ou, à défaut, par une déclaration du candidat	X	X
Licence de transporteur national, ou communautaire en application de l'article L. 3411-1 du Code des transports. Dans le cas d'un groupement, la licence est demandée obligatoirement pour le mandataire, les autres membres du groupement ne doivent pas détenir obligatoirement cette licence.	X	X
Inscription au registre des transporteurs ou équivalent	X	X
Le candidat individuel ou le mandataire du groupement produit une lettre de motivation présentant les conditions dans lesquelles le candidat entend assurer le respect des principes de continuité du service public et d'égalité des usagers dans le cadre de la présente consultation.	X	X

Candidat TP2A

A- Identifiant du candidat										
Nom :	TP2A									
Adresse :	6 rue des Biches 74100 VILLE-LA-GRAND									
Contact :	Tel : 06 99 07 33 67 / 04 50 84 46 73 Fax : 04 50 38 36 63 email : amelie.le-fauconnier@ratpdev.com									
<input checked="" type="checkbox"/> Une entreprise	<input type="checkbox"/> Un groupement conjoint	<input type="checkbox"/> Un groupement solidaire								
B- Enregistrement des pièces										
Contenu de la candidature		Oui	Non							
Déclaration sur l'honneur (imprimé DC1 ou équivalent) pour justifier que le candidat n'entre dans aucun des cas d'interdiction de soumissionner mentionnés aux articles L. 3123-1 à L. 3123-14		X								
La lettre de candidature (imprimé DC1) ou document équivalent permettant d'identifier le candidat ou chaque membre du groupement, si le candidat est un groupement d'opérateurs économiques		X								
Extrait K bis de moins de 3 mois		X								
Déclaration appropriée de banques ou, le cas échéant, preuve d'une assurance des risques professionnels pertinents		X								
Déclaration concernant le chiffre d'affaires global et le chiffre d'affaires concernant les prestations objet du contrat, réalisées au cours des trois derniers exercices disponibles		X								
Déclaration sur l'honneur que les renseignements et documents relatifs à ses capacités et à ses aptitudes, exigés en application des articles L. 3123-18, L. 3123-19 et L. 3123-21 et dans les conditions fixées aux articles R. 3123-1 à R. 3123-8, sont exacts.		X								
Déclaration indiquant les effectifs moyens annuels du candidat et les noms et les qualifications professionnelles des personnes qui seront chargées de l'exécution du contrat de concession		X								
Liste des principales prestations effectuées au cours des trois dernières années, indiquant le montant, la date et le destinataire. Elles sont prouvées par des attestations du destinataire ou, à défaut, par une déclaration du candidat		X								
Licence de transporteur national, ou communautaire en application de l'article L. 3411-1 du Code des transports. Dans le cas d'un groupement, la licence est demandée obligatoirement pour le mandataire, les autres membres du groupement ne doivent pas détenir obligatoirement cette licence.		X								
Inscription au registre des transporteurs ou équivalent		X								
Le candidat individuel ou le mandataire du groupement produit une lettre de motivation présentant les conditions dans lesquelles le candidat entend assurer le respect des principes de continuité du service public et d'égalité des usagers dans le cadre de la présente consultation.		X								
C- Observations										
Description de l'entreprise										
Forme Juridique	SAS (capital de 120 000 €, actionnaires RATP Dev et TPG)									
Activités principales et accessoires	Exploitation de réseaux de transports publics de voyageurs et en particulier exploitation du réseau de transport de l'Agglomération Annemassienne									
	Chiffre d'affaires de TP2A	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>Chiffre d'affaires (€)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2018</td> <td>11 717 350</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>11 625 665</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>8 598 684</td> </tr> </tbody> </table>	Année	Chiffre d'affaires (€)	2018	11 717 350	2019	11 625 665	2020	8 598 684
Année	Chiffre d'affaires (€)									
2018	11 717 350									
2019	11 625 665									
2020	8 598 684									
Personnel	TP2A : 134 salariés dont 104 conducteurs, 15 personnels d'encadrement, 5 employés de maintenance, et une dizaine de personnel d'encadrement, RATP Développement France / Suisse : 6 000 employés									
Moyens techniques	Savoir-faire avéré en exploitation de réseaux de transport urbains, de transport à la demande, de transport PMR et de services scolaires, et en création et exploitation de services de conseil en mobilité. Fonctions support présentes à Ville-la-Grand : juridique, financier, marketing, maintenance, RH... Moyens techniques disponibles (logiciels HASTUS, SNO, SERVICE, SAEV, WINATEL)									
Références										
TP2A : gestion du réseau actuel d'Annemasse les Voirons Agglomération et de la ligne transfrontalière entre Annemasse et Genève. RATP Développement : exploitation de 50 réseaux de transport urbain et interurbain, de transport à la demande, de transport de PMR, de services scolaires en France, présence dans une trentaine de villes et départements en France et dans 12 pays.										
Constats										
Le chiffre d'affaires de l'entreprise est en baisse sur l'année 2020 en raison de la crise sanitaire. Les références présentées sont solides et en adéquation avec l'objet de la délégation. L'entreprise décrit de façon détaillée ses moyens techniques et son organisation.										
Compte-tenu de l'ensemble des éléments analysés, le candidat semble réunir toutes les garanties professionnelles et financières pour assurer l'égalité des usagers et la continuité du service public ainsi que le respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés.										

Candidat Transdev

A- Identifiant du candidat			
Nom :	TRANSDEV		
Adresse :	Immeuble Sereinis 32 boulevard Gallieni 92130 ISSY LES MOULINEAUX		
Contact :	Tel : 01 74 34 20 00 Fax : 01 83 71 18 44		
<input checked="" type="checkbox"/> Une entreprise <input type="checkbox"/> Groupement conjoint <input type="checkbox"/> Un groupement solidaire <input type="checkbox"/>			
B- Enregistrement des pièces			
Contenu de la candidature		Oui	Non
Déclaration sur l'honneur (imprimé DC1 ou équivalent) pour justifier que le candidat n'entre dans aucun des cas d'interdiction de soumissionner mentionnés aux articles L. 3123-1 à L. 3123-14		X	
La lettre de candidature (imprimé DC1) ou document équivalent permettant d'identifier le candidat ou chaque membre du groupement, si le candidat est un groupement d'opérateurs économiques		X	
Extrait K bis de moins de 3 mois		X	
Déclaration appropriée de banques ou, le cas échéant, preuve d'une assurance des risques professionnels pertinents		X	
Déclaration concernant le chiffre d'affaires global et le chiffre d'affaires concernant les prestations objet du contrat, réalisées au cours des trois derniers exercices disponibles		X	
Déclaration sur l'honneur que les renseignements et documents relatifs à ses capacités et à ses aptitudes, exigés en application des articles L. 3123-18, L. 3123-19 et L. 3123-21 et dans les conditions fixées aux articles R. 3123-1 à R. 3123-8, sont exacts.		X	
Déclaration indiquant les effectifs moyens annuels du candidat et les noms et les qualifications professionnelles des personnes qui seront chargées de l'exécution du contrat de concession		X	
Liste des principales prestations effectuées au cours des trois dernières années, indiquant le montant, la date et le destinataire. Elles sont prouvées par des attestations du destinataire ou, à défaut, par une déclaration du candidat		X	
Licence de transporteur national, ou communautaire en application de l'article L. 3411-1 du Code des transports. Dans le cas d'un groupement, la licence est demandée obligatoirement pour le mandataire, les autres membres du groupement ne doivent pas détenir obligatoirement cette licence.		X	
Inscription au registre des transporteurs ou équivalent		X	
Le candidat individuel ou le mandataire du groupement produit une lettre de motivation présentant les conditions dans lesquelles le candidat entend assurer le respect des principes de continuité du service public et d'égalité des usagers dans le cadre de la présente consultation.		X	
C- Observations			
Description de l'entreprise			
Forme Juridique	SA (capital social de 127 850 398 € - Actionnaires Caisse des Dépôts et Rethmann)		
Activités principales et accessoires	Transports routiers de voyageurs par autocars et tramway		
	Chiffre d'affaires Transdev SA 2018 136 713 077k€ 2019 139 168 822k€ 2020 141 253 149k€		
Personnel	Effectifs de Transdev AURA : 3 651 employés		
Moyens techniques	Savoir faire avéré en exploitation de réseaux de transport urbains, interurbains, de transport à la demande et PMR, de services de conseil en mobilité. Pôle régional Rhône Alpes Auv ergne de Transdev intégrant différentes fonctions support (financier et RH, juridique et fiscal, maintenance véhicules, environnement, achats, études et méthodes, marketing, communication et qualité, formation, informatique). Parc de véhicules AURA : 1 745 véhicules		
Références			
Plus de 90 réseaux en France, Exploitations de tramways, Exploitation de réseaux desservant + de 200 000 habitants et exploitation de réseaux de toutes tailles à proximité d'Annemasse les Voirons Agglomération			
Constats			
Le chiffre d'affaires est stable malgré la crise sanitaire. Les références présentées sont solides et en adéquation avec l'objet de la délégation. Les moyens techniques de l'entreprise sont décrits précisément.			
Compte-tenu de l'ensemble des éléments analysés, le candidat semble réunir toutes les garanties professionnelles et financières pour assurer l'égalité des usagers et la continuité du service public ainsi que le respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés.			

Il ressort de l'analyse réalisée par Annemasse Agglo que les candidats à la consultation :

- ont remis les dossiers de candidature conformes aux exigences fixées par le règlement de la consultation ;
- ont les capacités techniques, professionnelles et financières nécessaires à l'exécution du contrat.

Suite à l'analyse des candidatures, il a été décidé d'admettre les candidats suivants qui présentent des garanties professionnelles et financières suffisantes et une aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public :

- TP2A
- TRANSDEV

3. Analyse des offres – volet technique

3.1. Critères d'évaluation des offres techniques

Le critère technique représente 60 points sur 100.

Les sous-critères et leurs pondérations sont définis dans le règlement de la consultation et rappelés ci-après :

1. **15 % : Adéquation de la consistance et de la pertinence des services** proposés avec les objectifs de l'Autorité Organisatrice, notamment en termes d'optimisation et de maîtrise des moyens de réalisation (moyens humains, organisation, graphichage...) et en termes d'ambition en matière de réseau de transports et de service de mobilité (services vélo/trottinettes).
2. **15 % : Qualité de l'organisation de l'exploitation**, dont :
 - Procédures et méthodes proposées par le candidat pour assurer la continuité et la qualité du service pendant les travaux nécessaires à la mise en œuvre des grands projets : ligne 5 en BHNS le prolongement de la ligne de tramway, ainsi que pour assurer les interfaces avec Léman Express et le Tramway ;
 - Procédure de gestion des situations perturbées (conflits sociaux, intempéries) ;
 - Organisation de la maintenance ;
 - Gestion et qualité des services numériques déployés ;
 - Moyens humains affectés au suivi de la qualité de service ;
 - Qualité des moyens mis en œuvre pour suivre les infrastructures et le SAIEV.
3. **10% : Qualité des engagements marketing et commerciaux du candidat** notamment en matière de développement des recettes tarifaires, de politique d'information, d'actions marketing et commerciales :
 - Pour l'ensemble des services de transports ;
 - Pour l'ensemble des autres services de mobilité.
4. **10% Approche environnementale et sociale retenue**, dont :
 - Gestion du siège et du dépôt : traitement et valorisation des déchets, de production d'énergies renouvelables ... ;
 - Démarche proposée par le candidat en matière de RSE (Responsabilité Sociale et Environnementale)
 - Sensibilisation et Formation à l'éco conduite des conducteurs.
 - Formations proposées aux conducteurs en dehors des formations obligatoires (FIMO, FCOS) et de la formation à l'éco-conduite, en précisant les intitulés des modules de formation et le nombre d'heures annuelles par conducteur ; formation des conducteurs à la conduite sur neige ;
 - Mesures prises pour prévenir la consommation d'alcool et de drogues par les conducteurs.
 - Prise en compte du développement durable dans le cadre de l'entretien / lavage des véhicules (recyclage des pneumatiques et des fluides usagés, utilisation de produits «verts», évacuation des eaux de lavage...) ; fonctionnement du dépôt et de l'atelier (tri sélectif, économies d'énergie, sensibilisation du personnel...)

- Démarche de responsabilité sociétale (Dialogue social, équité, non-discrimination, accompagnement et gestion des effectifs, etc.).

5. **10% : Qualité de la méthodologie mise en place pour l'accompagnement de la Collectivité** dans le développement de son offre de mobilité, notamment sur les points suivants : évolution de l'organisation du réseau de transport, travaux du tram, innovation en matière de services de mobilité, plans de mobilité d'entreprise, suivi de la qualité de service, suivi de la relation client, accompagnement à la transition énergétique.

Chaque sous-critère est noté de 0 à 3 :

Proposition répondant parfaitement aux attentes d'Annemasse Agglo	Excellent	3,0
Proposition globalement très satisfaisante	Très satisfaisant	2,5
Proposition globalement assez satisfaisante	Satisfaisant	2,0
Proposition acceptable mais présentant des lacunes et imprécisions	Moyen	1,5
Proposition comportant globalement des insuffisances ou porteuse de risques significatifs pour Annemasse Agglomération	Insuffisant	1,0
Proposition fortement insatisfaisante	Médiocre	0,5
Non traité ou Proposition extrêmement insuffisante	Non traité	0,0

3.2. Adéquation de la consistance et de la pertinence des services

Ce sous-critère est analysé à travers les éléments d'appréciation suivants :

- Consistance de l'offre : nombre de services par ligne, fréquence, véh*km, TAD, écarts par rapport au programme
- Moyens humains mobilisés : direction, conducteurs, écart par rapport aux moyens existants
- Graphicage : HP/HC, cadencement correspondance Léman express, desserte des collèges et lycées aux heures d'école correspondant à l'efficacité de l'offre
- Services scolaires et TPRM
- Maison de la mobilité, vélo et trottinette

L'évaluation tient compte de la cohérence avec les demandes exprimées dans le DCE et la capacité de propositions complémentaires.

Les tableaux suivants présentent l'analyse des deux offres.

Tableau 1 – Evaluation du sous-critère technique 1 : Adéquation de la consistance et de la pertinence de l'offre TP2A

Elément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Consistance de l'offre	<p>L'offre constituée de 8 lignes régulières, 5 circuits scolaires, et des services TAD et TPMR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les lignes régulières hiérarchisées en trois catégories : ligne structurante, lignes essentielles et lignes secondaires - les options traitées et propositions d'amélioration - Km commerciaux moyens des lignes régulières : 1'549'281 km/an - HLP lignes régulières : 15% - 2023 traité spécifiquement avec : 1'261'080 km commerciaux <p>Ensemble du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - KM totaux de l'ensemble : 2'134'199 par an - HLP : 20% <p>Offre de base conforme au DCE, les évolutions intégrées Km commerciaux conformes au DCE</p>	Très satisfaisant
2) Moyens humains mobilisés et parc	<p>Moyenne annuelle sur les 7 ans du contrat :</p> <p>ETP de conduite : 100 dont 15 en sous-traitance ETP autres : 41 dont 6 en maintenance bus ETP propre du candidat : 126, stabilisation à 128 dès 2026 Nombre de bus moyen (sans réserve) : 56 dont 44 pour les lignes régulières qui mobiliseront 47 bus dès 2026 Le parc se stabilise dès 2026 à 59 véhicules (+6 véhicules de réserve) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 27 bus standards (+4 de réserve) - 12 bus articulés (+1 de réserve) - 6 minibus (+1 de réserve) - 6 autocars - 8 autres (6 VL et 2 midibus) <p>Les moyens correctement dimensionnés</p>	Très satisfaisant
3) Indicateurs d'efficacité	<p>Lignes régulières :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Km/ETP conducteur : 20'182 par an - Km/heure de conduite : 14,03 - Heures conduites/ETP conducteur : 1'439 par an <p>Réseau TAC :</p> <ul style="list-style-type: none"> - % ETP conducteurs : 70,9% - Km/véhicule : 34'376 par an - V/K : 2,77 (+29% entre 2023 et 2029) <p><i>Performance satisfaisante en ETP conduite et kilomètres réalisés par véh pour l'ensemble du réseau</i></p>	Très satisfaisant
4) Services scolaires, TAD et TPMR	<ul style="list-style-type: none"> - Km commerciaux TPMR : 62'035 km par an, HLP à 36% - Km commerciaux TAD : 64'390 par an, HLP à 58% - Km commerciaux scolaires : 29'818, HLP à 44% <p>Véhicules : 3 en TAD, 4 TPMR, et 6 (autocar) en scolaire Proposition de CS5 sur Etrembières : optimisation et sécurité Réalisation des services satisfaisante Part de HLP élevée</p>	Satisfaisant
5) Maison de la mobilité, services vélo/trottinette	<p>Maison de la mobilité : accueil assuré et mutualisation avec Office du tourisme Parcs à vélo : 101 places supplémentaires en 10 parcs en plus des 280 en 3 parcs déjà en places Vélos et trottinettes en location longue durée : de 104 véhicules à 150 en 2023, puis 250 en 2026 (VAE, vélos spéciaux électriques, trottinettes),</p> <ul style="list-style-type: none"> - ETP entretien, maintenance, gestion : 1,1 puis 1,8 	Très satisfaisant

- ETP accueil et mise à disposition (MMT) : +0,3 puis encore +0,2 (par rapport aux ETP actuels)
- Option VLS avec expérimentation de TLS en 2 ans :
- VLS : 200 vélos dès 2023 dont 60 VAE
 - Stations virtuelles : 30 à 40 sur Annemasse et points stratégiques à la frontière
 - Logiciel vélogik
 - Grille tarifaire à titre d'exemple (tarif 8€/mois vélo et 24€/mois VAE)
- Proposition adaptée aux besoins du territoire

Note de synthèse du sous-critère	Proposition bien adaptée aux besoins du territoire en lignes régulières, y compris les options des lignes régulières, moyens prévus, indicateurs d'efficacité performants, et services vélos. La part HLP des TAD, CS et TPMR élevée	2,5
Globalement très satisfaisant		

Tableau 2 – Evaluation du sous-critère technique 1 : Adéquation de la consistance et de la pertinence de l'offre Transdev

Elément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Consistance de l'offre	<p>L'offre constituée de 8 lignes régulière, 4 circuits scolaires, et des services TAD et TPMR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les lignes régulières hiérarchisées en deux catégories : ligne structurante, lignes principales (regroupant les lignes essentielles et lignes secondaires) - les options traitées et propositions d'amélioration - Km commerciaux moyens des lignes régulières : 1'542'963 km/an - HLP lignes régulières : 13% - 2023 traité spécifiquement avec : 1'282'208 km commerciaux <p>Ensemble du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - KM totaux de l'ensemble : 1'990'007 par an - HLP : 17% <p>Offre de base conforme au DCE, les évolutions intégrées Km commerciaux conformes au DCE</p>	Très satisfaisant
2) Moyens humains mobilisés et parc	<p>Moyenne annuelle sur les 7 ans du contrat :</p> <p>ETP de conduite : 100 avec stabilisation à 104 dès 2026 ETP autres : 37 dont 7 en maintenance bus ETP total : 137, stabilisation à 141 dès 2026 Nombre de bus moyen : 58 dont 46 pour les lignes régulières qui mobiliseront 49 bus dès 2026 Le parc se stabilise dès 2026 à 61 véhicules :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 37 bus standards - 12 bus articulés - 5 autocars - 7 véhicules légers pour TAD et TPMR <p>Les moyens correctement dimensionnés</p>	Très satisfaisant
3) Indicateurs d'efficacité	<p>Lignes régulières :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Km/ETP conducteur : 19'446 par an - Km/heure de conduite : 13,32 - Heures conduites/ETP conducteur : 1'460 par an <p>Réseau TAC :</p> <ul style="list-style-type: none"> - % ETP conducteurs : 73,0% - Km/véhicule : 34'480 par an - V/K : 2,79 (stagnation entre 2023 et 2029) 	Très satisfaisant

Performance satisfaisante en ETP conduite et kilomètres réalisés par véh pour l'ensemble du réseau.

Trajectoire stagnante de V/K sur la durée du contrat

4) Services scolaires, TAD et TPMR	<ul style="list-style-type: none"> - Km commerciaux TPMR : 49'159 km par an, HLP à 43% - Km commerciaux TAD : 32'517 par an, HLP à 47% - Km commerciaux scolaires : 34'903, HLP à 57% Véhicules : 4 en TAD, 3 TPMR, et 5 (autocar) en scolaire Réalisation des services satisfaisante Part de HLP élevée pour les CS	Satisfaisant
5) Maison de la mobilité, services vélo/trottinette	Maison de la mobilité : accueil assuré et mutualisation avec Office du tourisme lundi à samedi Point vélo : instruction et gestion des prime vélo, ateliers de remise en selle et de vélo école, service vélo mutualisé avec MMT avec accueil mardi, jeudi, vendredi et samedi Parcs à vélo : 280 en 3 parcs déjà en places + 50 places dans 5 P+R Service location longue durée : 190 véhicules dès 2026 dont 120 VAE, 25 trottinettes. Parc pour entreprises (15), gestion de fin de vie des vélos avec associations locales et recyclage batterie 1 ETP conseillère mobilité, 2,5 ETP cycle Option VLS : <ul style="list-style-type: none"> - VLS : 100 VAE - 21 stations électrifiées pour recharge - Déploiement en 5 mois - Grille tarifaire à titre d'exemple (20€/mois et 10 pour jeunes et bénéficiaires TSS) Offre VLS ne correspond pas tout à fait aux attentes d'Annemasse Agglo qui souhaite ne pas avoir de station fixée	Satisfaisant

Note de synthèse du sous-critère

Propositions adaptées aux besoins du territoire en lignes régulières, moyens prévus, indicateurs d'efficacité performants, les services vélos répondent aux besoins. Toutefois certaines options de lignes régulières restent sommaires, comme L5 et intégration du plan de circulation d'Ambilly, la part HLP des CS élevée, l'option VLS ne correspond pas aux souhaits d'Annemasse Agglo malgré ses qualités techniques.

2,5

Globalement très satisfaisant

3.3. Qualité de l'organisation de l'exploitation

Les éléments d'appréciation utilisés dans l'évaluation du sous-critère sont :

- Procédures et méthodes proposées pour assurer la continuité et la qualité du service pendant les travaux nécessaires à la mise en œuvre des grands projets : ligne 5 en BHNS, le prolongement de la ligne de tramway, ainsi que pour assurer les interfaces avec Léman Express et le Tramway ;
- Procédure de gestion des situations perturbées (conflits sociaux, intempéries), services de remplacement de tram ;
- Organisation de la maintenance ;
- Moyens humains affectés au suivi de la qualité de service, gestion des fraudes (avec contrôle et verbalisation), rapports mensuels et annuels, relation avec Annemasse Agglo ;
- Gestion et qualité des services numériques déployés, moyens mis en œuvre pour suivre les infrastructures (localisation, ponctualité, vitesse commerciale) et le SAIEV.

L'évaluation est présentée ci-après pour chaque candidat.

Tableau 3 – Evaluation du sous-critère technique 2 : Qualité de l'organisation de l'exploitation – TP2A

Elément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Procédures et méthodes proposées par le candidat pour assurer la continuité et la qualité du service pendant les travaux	Participation du directeur d'exploitation TP2A aux réunions de chantier, force de proposition pour limiter l'impact des travaux, proposer des aménagements (signalisation, voirie) ou d'autres actions adaptées. Mobilisation des ressources du groupe RATP Dev avec 150 hommes jours inclus. Le pilotage des interventions reste imprécis. Les procédures ou méthodes pour assurer la continuité et la qualité du service pendant les travaux ne sont pas assez détaillées. La proposition répond globalement au DCE mais manque de détail et précisions sur l'organisation et la coordination des interventions.	Moyen
2) Procédure de gestion des situations perturbées, services de remplacement de tram	Plan transport grève adapté très lisible, jauges bien placés, Diffusion d'information via Plan d'information aux usagers (PIU) du service Marketing. En cas de mauvaise météo (neige, intempérie), la procédure est bien décrite, sans information sur les services prioritaires à assurer et le pourcentage. Plan de substitution tramway détaillé répondant aux clauses des Annexes 32 du DCE. PIU du service marketing assure l'information voyageurs pour les événements prévus et inopinés.	Très Satisfaisant
3) Organisation de la maintenance	La maintenance du parc, des bâtiments et des équipements aux arrêts est détaillée. L'organisation prévue est satisfaisante. Les besoins liés à l'évolution du parc vers les bioGNV et l'électrique sont pris en compte. L'utilisation du dépôt de la SAT permettant de retarder l'extension du dépôt principal. En revanche, une dépendance de la SAT au-delà de la durée du contrat est à éviter. L'équipe de maintenance TP2A est composée de 6 personnes dont 1 cadre (pour 34 bus dès 2025), celui de la SAT de 4 personnes (pour 13 bus dès 2025). Aide et suivi de maintenance du sous-traitant avec une personne dédiée. Engagements précis : taux de refus aux contrôles (<2%), taux de pannes rouges (-0,2 point), maintenance préventive (100%) Maintenance SAEIV : niveaux 1 et 2 conforme au DCE La maintenance vélo mobilise 1,5 ETP en moyenne et se stabilise à 1,8 ETP dès 2027	Très satisfaisant

	<p>Un plan de formation détaille la formation du personnel année par année et prévoit des formations pour le personnel de maintenance (bus thermiques, électriques, BioGNV). Le suivi programmé des arrêts de la ligne Tango est quotidien mais celui des autres arrêts seulement mensuel.</p>	
4) Moyens humains affectés au suivi de la qualité de service	<p>Une personne est en charge de l'ensemble des thématiques relatives à la bonne exécution du contrat telle que la qualité de service. Il assure le suivi mensuel et trimestriel des indicateurs qualité ainsi que du pilotage du système de management de la qualité. La dénomination d'un interlocuteur et responsable répond aux besoins. Les contrôles externes (clients mystères) réalisés mensuellement couvrent tous les critères qualité contractuels. Ils sont satisfaisants. Le suivi de l'exploitation réalisée par le sous-traitant est assuré par un responsable dédié, obligation d'information temps réel pour SAT. Référentiel des indicateurs de qualité de service répondant au DCE</p>	Très satisfaisant
5) Gestion et qualité des services numériques déployés, moyens mis en œuvre pour suivre les infrastructures (localisation, ponctualité, vitesse commerciale) et le SAEIV	<p>Le candidat propose un large éventail d'outils permettant d'assurer et d'améliorer l'efficacité de l'exploitation. Un administrateur système est prévu permettant une vision globale (matériel et logiciel) du fonctionnement des systèmes Le candidat tient compte de la problématique de la gestion des flux entre la France et la Suisse. La réponse est satisfaisante mais quelques précisions sont nécessaires.</p>	Satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	<p>L'offre répond aux attentes d'Annemasse Agglo sur les outils, moyens, mesures à déployer pour assurer la qualité des services en situation normale et perturbées. Les outils et démarches de suivi de qualité sont très satisfaisants. La maintenance proposée répond aux objectifs de qualité et d'efficacité. La gestion de sous-traitance est bien assurée. Les méthodes, procédures et moyens pour assurer la qualité et la continuité des services durant les travaux sont peu précis.</p>	2,0
Globalement satisfaisant		

Tableau 4 – Evaluation du sous-critère technique 2 : Qualité de l'organisation de l'exploitation – Transdev

Elément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Procédures et méthodes proposées par le candidat pour assurer la continuité et la qualité du service pendant les travaux	<p>Participation aux instances de gouvernance des travaux</p> <p>Etude des impacts sur le réseau et proposition d'un plan d'exploitation</p> <p>Communication aux clients via les canaux disponibles</p> <p>Mise en place des itinéraires de substitution</p> <p>Le candidat propose un responsable travaux et met en avant son expertise dans les projets de BHNS et la possibilité de mobiliser des experts Transdev (80 jours/an au total) et du bureau Transamo.</p> <p>Les procédures ou méthodes de travail pour assurer la continuité et la qualité du service pendant les travaux ne sont pas expliquées pour la configuration particulière d'Annemasse (prolongement de tram, travaux BHNS).</p> <p>L'accompagnement pour le prolongement du tramway et pour assurer les interfaces avec Léman Express et le tramway n'est pas mentionné.</p> <p>La proposition du candidat est sommaire</p>	Moyen
2) Procédure de gestion des situations perturbées, services de remplacement de tram	<p>Le candidat dispose de 12 procédures détaillées pour encadrer les situations perturbées prévisibles (travaux, mouvements sociaux, événements climatiques), et 40 procédures pour des situations perturbées non prévisibles (incident/accident bus, pannes, vandalisme, déviations non-prévues, incidents d'outils et systèmes PCC).</p> <p>Le candidat s'engage de remplacer un conducteur en cas de retard ou absence.</p> <p>Annemasse est alerté en cas d'incident bloquant le réseau plus de 15 min sur le tramway et les lignes "métropoles" et tout événement significatif.</p> <p>Information voyageurs est assurée par la direction marketing.</p> <p>Le Plan de Transport Adapté présente 3 niveaux contre 4 définis dans l'annexe 34 (avec toutefois une cohérence globale).</p> <p>Le plan de substitution Tram n'est pas expliqué.</p> <p>Le candidat se contente d'appliquer les procédures générales du groupe Transdev</p>	Moyen
3) Organisation de la maintenance	<p>L'équipe maintenance du parc est composé de 7 personnes (dont 1 apprenti).</p> <p>Gestion de maintenance avec outil GMAO (Move)</p> <p>Les enjeux liés à la transition énergétique sont pris en compte, notamment par des formations spécifiques.</p> <p>5 niveaux de maintenance du parc définis, engagement de 95% de disponibilité des véhicules.</p> <p>Maintenance préventive privilégiée (30% des heures de maintenance) selon 3 procédures.</p> <p>Une optimisation du PPI est proposée avec économie d'un bus articulé mais un coût de maintenance plus chère (+73k€)</p> <p>La maintenance des arrêts est décrite, elle profite de la mobilisation de différents agents équipés de logiciels adaptés pour faire remonter l'information. L'inspection des arrêts est assurée une fois par semaine.</p> <p>La maintenance des systèmes et équipements est précisée avec l'aide d'experts du groupe Transdev. La maintenance préventive privilégiée. Le taux de disponibilité des distributeurs des titres à 80%</p> <p>La gestion des arrêts de bus est facilitée par « le conducteur connecté » et l'équipement des agents de terrain de « Mobireport ».</p> <p>Il est prévu de donner accès à Annemasse Agglo à « Mobireport », permettant de suivre l'état des lieux des arrêts de bus.</p>	Très satisfaisant

	Le candidat a bien décrit les dispositifs et moyens consacrés à la maintenance, les rythmes et les objectifs à atteindre.	
4) Moyens humains affectés au suivi de la qualité de service	<p>Le candidat propose un Comité de Pilotage Qualité qui se réunit trimestriellement. Le Copil qualité réunit : marketing, exploitation, maintenance, un conducteur, un contrôleur et un chargé de clientèle. Le responsable Hygiène, qualité sécurité et environnement assure le rôle de référent qualité, ce qui est très cohérent</p> <p>Deux enquêtes de satisfaction prévues en 2024 et 2027 Reversement de 50% du bonus qualité au personnel Les indicateurs de suivi sont décrits, une démarche de progrès est proposée : mesurer, évaluer, ajuster et améliorer.</p> <p>Le candidat décrit bien l'organisation des dispositifs de qualité, le suivi est satisfaisant et la démarche répond aux attentes.</p>	Très satisfaisant
5) Gestion et qualité des services numériques déployés, moyens mis en œuvre pour suivre les infrastructures (localisation, ponctualité, vitesse commerciale) et le SAEIV	<p>Le candidat propose des services numériques adaptés. Il manque une vue d'ensemble des outils numériques (infographie par exemple). Le directeur d'exploitation et son adjoint sont les gestionnaires du SAEIV. Le candidat propose de s'appuyer sur des spécialistes du réseau STAS de Saint Etienne. La gestion des flux de données entre la France et la Suisse est assurée avec l'aide d'experts du groupe. Le candidat propose des services et solutions qui répondent aux besoins. Les temps prévus en soutien d'experts du groupe ne sont pas précisés.</p>	Satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	<p>L'offre répond aux attentes d'Annemasse Agglo sur les outils, moyens, mesures à déployer pour assurer la maintenance, le suivi de qualité des services.</p> <p>La proposition d'optimisation du parc de matériels roulants présente un fort intérêt. La maintenance des systèmes et équipements est très satisfaisante.</p> <p>La gestion des situations perturbées reste très générale et manque de précision. Il en est de même pour la continuité des services des phases travaux de tram et BHNS.</p>	2,0
L'offre est évaluée globalement satisfaisante		

3.4. Qualité des engagements marketing et commerciaux

Les éléments d'appréciation utilisés dans l'évaluation du sous-critère sont :

- Evolution de la fréquentation et des recettes tarifaires ;
- Dispositifs de sûreté, sécurité et lutte contre la fraude ;
- Conquête et fidélisation clientèle : actions marketing ciblées (jeunes, actifs, nouveaux arrivés...);
- Expérience client : information voyageur, billettique, MaaS ;
- Promotion de l'intermodalité et de l'usage des services complémentaires aux TC.

L'évaluation est présentée ci-après pour chaque candidat.

Tableau 5 – Evaluation du sous-critère technique 3 : Qualité des engagements marketing et commerciaux – TP2A

Elément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Evolution de la fréquentation et des recettes tarifaires	<p>Fréquentation totale sur la durée du contrat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 41,381 M au total - 23,846 M avec Annemasse Pass - 17,535 M avec Léman Pass <p>Une trajectoire de la fréquentation entre 2023 et 2029 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - +67% au total - +57% en Annemasse Pass - +80% en Léman Pass <p>Les recettes de trafic s'élèvent à 3,441 M€ en moyenne annuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - +59% de 2023 à 2029 <p>Indicateurs de performance :</p> <ul style="list-style-type: none"> - V/K : 2,56 en 2023 à 3,30 en 2029, soit 2,77 en moyenne - R/D : 29,5% en 2023 à 41,1% en 2029, soit 34,2% en moyenne - €/K (recettes par km) : 1,52 en 2023 à 1,88 en 2029, soit 1,61 en moyenne annuelle <p>Un niveau d'engagement élevé et une trajectoire excellente sur la durée du contrat</p>	Excellent
2) Dispositifs de sûreté, sécurité et lutte contre la fraude	<p>Actions de prévention dans les établissements scolaires : permis mobilité</p> <p>Mesures et moyens coordonnés : PCC, terrain, et médiation</p> <p>Opération bureaux vide 1 fois/mois</p> <p>13 agents contrôleurs qui sont conducteurs polyvalents</p> <p>Un taux de contrôle de 2%, l'organisation de contrôle ciblé avec l'outil Citio_fraudtracker</p> <p>L'engagement sur le taux de fraude : 4%, ce qui reste moyen</p> <p>Le taux de recouvrement passe de 45% 2023 en à 55% en 2029</p> <p>Les actions et engagements de lutte contre la fraude sont satisfaisantes.</p>	Très satisfaisant
3) Conquête et fidélisation clientèle : actions marketing ciblées (jeunes, actifs, nouveaux arrivés...)	<p>Le candidat propose les actions destinées aux différents cibles identifiés (jeunes, actifs, nouveaux arrivés). Les différents canaux sont envisagés : numérique, campagnes de promotion et de communication, informations embarquées, support papier.</p> <p>Les actions des 3 premières années sont détaillées.</p> <p>La proposition est satisfaisante.</p> <p>Les actions de fidélisation sont intéressantes, notamment le dispositif TAC+ mais qui présente un coût de fonctionnement supplémentaire (23 à 28kEuro/an).</p>	Très satisfaisant

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 4) Expérience client : information voyageur, billettique, MaaS | <p>Une stratégie en information voyageur et billettique est proposée. La vente des titres dans l'application mobile sera élargie à tous les titres en 2023 (2024 pour les scolaires).</p> <p>Des fonctionnalités non intégrées dans l'offre sont proposées et chiffrées : Wemap, une navigation pour simplifier le trajet piéton, une information voyageurs pendant les travaux et l'open paiement.</p> | Très satisfaisant |
| 5) Promotion de l'intermodalité et de l'usage des services complémentaires aux TC | <p>La promotion de l'intermodalité et des nouveaux modes de mobilité est intégrée aux programmes de promotion (print et digital). Des exemples d'actions sont précisés.</p> <p>Le développement et la promotion des services vélo en rabattement Coordination avec le tram et le Lex en assurant au maximum des horaires de correspondance.</p> | Très Satisfaisant |

Note de synthèse du sous-critère	<p>L'offre répond très bien aux attentes d'Annemasse Agglo sur l'ensemble des registres.</p> <p>Les engagements sont importants en fréquentation et recettes, les trajectoires d'évolution sont très dynamiques. Les ratios globaux du réseau sont performants, notamment le R/D à plus de 40% en 2029.</p> <p>Les mesures et actions sont complètes et cohérentes pour conquérir, fidéliser la clientèle. Les moyens à mobiliser sont conséquents.</p> <p>Les actions proposées pour développer et promouvoir l'intermodalité sont très intéressantes et contribuent aussi à la performance du réseau TAC.</p>	2,5
-----------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

L'offre est évaluée globalement très satisfaisante

Tableau 6 – Evaluation du sous-critère technique 3 : Qualité des engagements marketing et commerciaux – Transdev

Elément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Evolution de la fréquentation et des recettes tarifaires	<p>Fréquentation totale sur la durée du contrat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 38,810 M au total - 27,003 M avec Annemasse Pass - 11,807 M avec Léman Pass <p>Une trajectoire de la fréquentation entre 2023 et 2029 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - +20% au total - +22% en Annemasse Pass - +14% en Léman Pass <p>Les recettes de trafic s'élèvent à 3,286 M€ en moyenne annuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - +22% de 2023 à 2029 <p>Indicateurs de performance :</p> <ul style="list-style-type: none"> - V/K : 2,92 en 2023 à 2,85 en 2029, soit 2,79 en moyenne - R/D : 31,1% en 2023 à 34,5% en 2029, soit 32,5% en moyenne - €/K (recettes par km) : 1,71 en 2023 à 1,70 en 2029, soit 1,65 en moyenne annuelle <p>Un niveau d'engagement élevé mais une trajectoire moyenne notamment un R/D progresse faiblement sur la durée du contrat (+11%)</p>	Satisfaisant
2) Dispositifs de sûreté, sécurité et lutte contre la fraude	<p>Une équipe de 8 ETP assurant les actions de contrôle-médiation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 pour contrôle (8 conducteurs polyvalents à 50%) - 4 pour médiation <p>Journée de formation « rentrée scolaire »</p> <p>Les mesures proposées pour prévention, protection et intervention sur le réseau : complètes et globalement satisfaisante</p> <p>1,5% taux de contrôle et 3% de verbalisation.</p> <p>2 enquêtes fraudes (2023 et 2029)</p> <p>Une baisse de 1/3 du taux de fraude sur la durée du contrat mais un engagement sur un taux de fraude qui reste élevé (6,7%).</p>	Très satisfaisant
3) Conquête et fidélisation clientèle : actions marketing ciblées (jeunes, actifs, nouveaux arrivées...)	<p>Direction marketing et commerciale de 9,5 ETP dont la directricee :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 pôle commercial - 3 pôle marketing - 2,5 pôle cycle <p>Le candidat propose les actions de conquête destinées aux différents cibles identifiés avec les associations et établissements scolaires : Tac'Art, like mon bus, Tac Incollables, Partigo</p> <p>Des initiatives auprès des entreprises pour convaincre les actifs : Pack CCI chaque année</p> <p>Actions d'accompagnement pour les publics fragiles</p> <p>Donner une « seconde chance » aux voyageurs fraudeurs</p> <p>Intégration du vélo comme mode alternatif</p> <p>Partenariat avec les commerçants</p> <p>Les actions de conquête et fidélisation sont globalement satisfaisantes.</p> <p>Les enquêtes pour connaître et suivre les clients : OD, fraudes, satisfaction.</p> <p>Des actions de marketing personnalisés pour fidéliser la clientèle ne sont pas proposées.</p>	Très satisfaisant
4) Expérience client : information voyageur, billettique, MaaS	<p>Le système information prévu et respect des exigences du MaaS</p> <p>Co-construction de stratégie de communication avec l'Annemasse agglo</p> <p>Assistance au développement MaaS</p>	Satisfaisant

Etablissement des incidents et analyse des indicateurs sécurité et sûreté
 Information voyageurs sur les perturbations
 Pas de fonctionnalités concrètes proposées en lien avec les travaux du réseau qui nécessitent des efforts particuliers sur l'information voyageurs.

5) Promotion de l'intermodalité et de l'usage des services complémentaires aux TC

Un certain nombre d'actions sont proposées.
 La promotion des services vélo intégrée dans le plan marketing
 Intégration de la carte OÙRA pour paiement des titres TAC
 La promotion de l'intermodalité et des nouveaux modes de mobilité est satisfaisante.
 Les interactions avec Léman Express et le partenariat avec le tramway ne sont pas évoqués

Satisfaisant

Note de synthèse du sous-critère

Les propositions du candidat répondent aux attentes d'Annemasse Agglo en matière de marketing et commercial, les actions et mesures de conquête et de fidélisation sont complètes. Les actions proposées pour lutter contre la fraude et l'insécurité sont satisfaisantes. L'information voyageurs et le MaaS intègre le besoin de co-construction. L'intégration des services vélo et de la carte OÙRA permet de développer l'intermodalité.
 Le candidat reste prudent sur la trajectoire d'évolution en termes de fréquentation et des recettes. La dynamique du Léman Pass semble sous-estimée malgré un engagement intéressant.
 Le développement MaaS mériterait d'être davantage précisé. La synergie avec Lex et tramway n'est pas développée ni estimée.

2,0

L'offre est évaluée globalement satisfaisante

Engagements de fréquentations et recettes de trafic

C'est un des sujets essentiels des deux tours de négociation.

- *TP2A : l'offre finale améliore notablement les engagements pris par le candidat. Les hypothèses sont beaucoup plus optimistes, les trajectoires d'évolution sont très dynamiques. Les indicateurs de performance du réseau se hissent en fin de contrat parmi les meilleurs des réseaux similaires et se situent au niveau de grands réseaux urbains maillés.*
- *Transdev : les échanges lors des négociations ont permis de clarifier le fonctionnement de l'offre et la répartition des recettes. L'offre finale du candidat présente des améliorations mais ne reflète pas parfaitement la dynamique de fréquentations du Léman Pass. L'offre est très ambitieuse sur la fréquentation et les recettes de trafic d'Annemasse Pass mais reste prudente sur la partie de Léman Pass dont la fréquentation dépasse très largement les prévisions initiales pour la période écoulée.*

3.5. Approche environnementale et sociale

Pour l'approche environnementale et sociale, les éléments d'appréciation des offres sont :

- Organisation du siège : Déchets, démarches durables, économie d'énergie :
- Eco-conduite et engagements pris en termes de GES :
- Fonctionnement du dépôt : Recyclage des déchets (huile, pneu, etc.), économie d'eau :
- RSE : Equité homme-femme, prévention de consommation de stupéfiant, lutte contre discrimination, intégration et formation des jeunes en difficulté, dialogue social :
- Suivi et gestion de carrière : gestion des ressources humaines, évolution de carrière.

L'évaluation est présentée ci-après pour chaque candidat.

Tableau 7 – Evaluation du sous-critère technique 4 : Approche environnementale et sociale – TP2A

Élément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Organisation du siège : Déchets, démarches durables, économie d'énergie	Appel aux fournisseurs locaux et commandes groupées pour limiter les transports Consommation limitée Collecte et tri sélectif Sensibilisation des personnels Partenariat avec associations locales pour donner une seconde vie aux équipements réutilisables Rénovation du système de chauffage (en option) Propositions satisfaisantes mais sans engagement précis	Satisfaisant
2) RSE (Responsabilité Sociale et Environnementale) : Equité homme-femme, prévention de consommation de stupéfiant, lutte contre discrimination, intégration et formation des jeunes en difficulté, dialogue social	Service QHSE avec un responsable désigné Signataire de la charte de diversité Implication dans le dynamisme local : écoles, associations, recherche et enseignement Mise en place des mesures d'insertion, recrutement local Intégration des jeunes en alternance et en contrat aidé Equité H/F Dialogue social CSE Réponse très satisfaisante	Très satisfaisant
3) Eco-conduite et engagements pris en termes de GES	100% des conducteurs formés Challenge éco-conduite tous les 2 ans Equipement d'un boîtier renseignant la conduite Télérelève de consommation et suivi digital Affectation des véhicules en fonction du lieu de dépôt Obtenir le label « objectif CO2 » dès 2025 -40% des émissions durant le contrat : 1,29 kg CO2e /km à 0,59 kg CO2e /km Réponse très satisfaisante	Très satisfaisant
4) Fonctionnement du dépôt : Recyclage des déchets (huile, pneu, etc.), économie d'eau...	LED dépôt et arrêts Tango Diagnostic performance énergétique du dépôt Recyclage pneu et réutilisation Traitement des eaux usées et récupération des eaux pluviales pour lavage Prévention des pollutions accidentelles Recyclage de batteries Ombrière photovoltaïque (en option) Réponse satisfaisante mais sans engagement quantitatif en recyclage	Satisfaisant

5) Suivi et gestion de carrière : gestion des ressources humaines, évolution de carrière	<p>GPEC - outil de gestion de carrière Entretien annuel de progrès et entretien professionnel tous les 2 ans Evolutions de carrière interne, mobilité au sein du groupe Plan de formation précis année par année Fidélisation, rémunération avec intéressement Engagement de réduction du taux d'absentéisme à 7,3% dès 2027 et d'un turnover limité à 25%</p> <p>Réponse très satisfaisante</p>	Très Satisfaisant
------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------

Note de synthèse du sous- critère	<p>Les mesures proposées répondent aux exigences d'Annemasse Agglo en matière de développement durable et de réduction GES. Les efforts sont prévus pour diminuer les consommations et recycler les déchets. Le candidat prévoit de s'impliquer fortement dans le dynamisme local à travers des actions concrètes. Les engagements sont forts en émission GES, en gestion des ressources humaines. Certaines actions mériteraient d'être précisées quantitativement, notamment en consommation d'énergie, d'eau, en recyclage, et aussi en achat local.</p>	2,5
--------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

L'offre est évaluée globalement très satisfaisante

Tableau 8 – Evaluation du sous-critère technique 4 : Approche environnementale et sociale – Transdev

Elément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Organisation du siège : Déchets, démarches durables, économie d'énergie	Engagement quantitatif de diminution et gestion de consommation : <ul style="list-style-type: none"> - -5% en eau - 75% de déchet liquide et 55 % déchet solide revalorisés - Zéro pollution accidentelle dès 2023 - Politique d'achat vert, 100% contrat cadre avec la charte RSE fournisseur 	Satisfaisant
2) RSE (Responsabilité Sociale et Environnementale) : Equité homme-femme, prévention de consommation de stupéfiant, lutte contre discrimination, intégration et formation des jeunes en difficulté, dialogue social	Mise en place d'Indice de positivité Parrainage des associations locales avec 3 projets financés par Fondation Transdev Discuter du rythme de travail et adapter des roulements dans un compromis entre productivité et souhaits des salariés Engagement et accompagnement de jeunes Mise en place de dialogue sociale Charte de diversité, équité h/f	Très satisfaisant
3) Eco-conduite et engagements pris en termes de GES	Adhésion à l'outil éco-CO2, labellisation eco-CO2 en 2024 Eco-conduite avec -3,5% de consommation en fin de contrat avec le logiciel Sirac Formation à la conduite responsable de tous les conducteurs Bridage de l'accélération des véhicules neufs Accompagnement vers neutralité carbone Obtention de Label « Objectif CO2 » en 2025 Accompagnement d'Annemasse Agglo dans le projet Neutralité Carbone 2050	Excellent
4) Fonctionnement du dépôt : Recyclage des déchets (huile, pneu, etc.), économie d'eau...	Recyclage des pneus et batteries Collecte et traitement des huiles usagées, filtres et peinture par partenaire agréé Entretien préventif pour diminuer la consommation -5% en consommation d'eau Eclairage par ampoules LED Instruction du dossier de développement photovoltaïque pour éclairage dépôt	Satisfaisant
5) Suivi et gestion de carrière : gestion des ressources humaines, évolution de carrière	Plan d'évolution au sein de l'entreprise, mise en place d'Indice de positivité Mesure de fidélisation avec WeTransdev - outil de suivi de carrière au sein du groupe Les engagements pris : <ul style="list-style-type: none"> - baisse constante du turn-over des conducteurs pour arriver à un taux de 20% en 2027 - taux d'absentéisme de 5,5% en fin DSP 	Très Satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	<p>Les mesures sont pour la plupart précises avec engagement quantitatif, répondent aux exigences en matière de développement durable et de réduction GES.</p> <p>Les efforts proposés en éco-conduite et réduction des émissions GES sont excellents avec l'accompagnement de la collectivité vers la neutralité carbone en 2050.</p> <p>Le candidat prévoit de s'impliquer fortement dans le dynamisme local à travers des actions concrètes.</p> <p>Les mesures en RH sont précises et innovantes avec engagements forts en taux d'absentéisme et turn-over.</p> <p style="text-align: center;">L'offre est évaluée globalement très satisfaisante</p>	2,5

3.6. Méthodologie mise en œuvre pour l'accompagnement de la collectivité

Pour la méthodologie mise en œuvre pour l'accompagnement de la collectivité, les éléments d'appréciation suivants ont été analysés :

- Organisation, moyens humains et matériels mobilisés : service, nombre de personnes dédiées et leur profil ;
- Accompagnement à la réalisation et la mise en service de tram, P+R, à l'évolution du réseau :
- Accompagnement et conseils sur le renouvellement du parc des matériels roulants, les innovations techniques et technologiques ;
- Etudes techniques et enquêtes, conseils et préconisation pour le suivi de la relation client et l'amélioration de qualité de service ;
- Engagement en matière d'accompagnement de PDE : démarche proposée, nombre de PDEs, évolution des services vélo (nombre de vélos, types, durée de location etc.).

L'évaluation est présentée ci-après pour chaque candidat.

Tableau 9 – Evaluation du sous-critère technique 5 : Accompagnement de la collectivité – TP2A

Elément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Organisation, moyens humains et matériels mobilisés : service, nombre de personnes dédiées et leur profil	<p>Les personnes dédiées à l'accompagnement de TP2A sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dir réseau - Dir Exploitation - Dir Marketing et commercial <p>et du groupe RATP Dev (BU France) et des TPG pour les expertises dans les domaines techniques, financiers et juridiques. Les moyens seront mobilisés selon besoin.</p> <p>L'organisation est claire, les moyens prévus bien définis et ciblés aux attentes</p> <p>Les profils bien expliqués et expérimentés.</p> <p>Le candidat prévoit de faire appel à l'expertise de TPG assurant la cohérence et coordination.</p> <p>La démarche proposée est complète et satisfaisante.</p>	Très satisfaisant
2) Accompagnement à la réalisation et la mise en service de tram, P+R, à l'évolution du réseau	<p>Le candidat prévoit une enveloppe de 150 jours.hommes (moyens du groupe) pour assurer l'assistance technique (expertises, conseils et préconisations) phase travaux de tram (2023 et 2024) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exploitation : préparation du réseau et gestion de projet - Information voyageurs et relation client <p>Participation du directeur d'exploitation aux réunions</p> <p>Engagement études et prestation pour BHNS / tram</p> <p>Info voyageurs en option (+wemap)</p> <p>Les propositions sont satisfaisantes</p>	Très satisfaisant
3) Accompagnement et conseils sur le renouvellement du parc des matériels roulants, les innovations techniques et technologiques	<p>AMO pour la rédaction du cahier des charges des bus électriques ou à BioGNV</p> <p>Le candidat propose d'anticiper l'évolution du parc qui est détaillée selon type énergie et année par année</p> <p>Les expériences du groupe RATP Dev en bus électriques et BioGNV seront mises à profit</p> <p>Accompagnement à l'évolution du SAEIV et des systèmes d'exploitation avec l'assistance du groupe RATP Dev (BU France)</p> <p>Pas de démarche précisée d'échange et de concertation avec Annemasse Agglo</p>	Satisfaisant

<p>4) Etudes techniques et enquêtes, conseils et préconisation pour le suivi de la relation client et l'amélioration de qualité de service</p>	<p>Les études et enquêtes sont bien définies La méthodologie RADAR en 4 phases : mesurer, analyser, agir et partager avec des outils d'exploitation et numériques 44 indicateurs qualité (dont 13 additionnels au DCE) seront suivis et évalués, le référentiel définit clairement les objectifs et la méthode d'évaluation Concernant l'achat de titre et le paiement les possibilités générales sont présentées mais peu d'éléments sur la transcription au territoire et sur le processus de conseil (étude comparative de plusieurs solutions, tests...)</p>	<p>Satisfaisant</p>
<p>5) Engagement en matière d'accompagnement de PDE (démarche proposée, nombre de PDEs), évolution des services vélo (nombre de vélos, types, durée de location etc.)</p>	<p>Programme TAC Pro : 30 PDME, un conseiller mobilité à 70%, Outil innovant issu de TPG Pro (Mobility Box), challenge régional, démarche sans frontière en partenariat avec les TPG Plusieurs propositions chiffrées concernant l'évolution des services de mobilité complémentaires : modèles proposés pour les véhicules du type VAE, VAE cargo et trottinette électrique, déploiement de parcs à vélo, expérience sur 2 ans de trottinettes électriques Option VLS en station virtuelle, digitalisation du parcours client VLS Les propositions sont très satisfaisantes.</p>	<p>Très Satisfaisant</p>

Note de synthèse du sous-critère

**L'organisation d'accompagnement est claire, le déroulement bien décrit. Les moyens mobilisés sont précis.
 La mobilisation des moyens du groupe est prévue, l'assistance à la mise en service du prolongement de tram est bien précisée et complète.
 La contribution des TPG assure la coordination des exploitations.
 L'accompagnement proposé en matière de PDMe et services vélo répondent parfaitement aux attentes de la collectivité.
 Les conseils en termes d'évolution technique et technologique (parcs, équipements) sont explicités, la démarche et la concertation avec Annemasse Agglo manquent de précision.**

2,5

L'offre est évaluée globalement très satisfaisante

Tableau 10 – Evaluation du sous-critère technique 5 : Accompagnement de la collectivité – Transdev

Elément d'appréciation	Proposition du candidat	Evaluation
1) Organisation, moyens humains et matériels mobilisés : service, nombre de personnes dédiées et leur profil	<p>Organisation en quatre pôles suivants (sous la direction générale) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exploitation - Marketing et commercial - Maintenance - Administratif et financier <p>Plus un responsable qualité</p> <p>Le DG est l'interlocuteur d'Annemasse Agglo et supervise les actions avec 4 référents métiers : exploitation, marketing et commercial, maintenance et qualité.</p> <p>Les 4 profils sont présentés et disposent d'expériences opérationnelles</p> <p>80 jours Expert/an prévus et réalisés par des Experts du siège/la direction régionale avec un programme annuel et sa validation d'Annemasse Agglo en octobre N-1.</p> <p>Les interventions de Transamo sont possibles sur la base de devis avec validation d'Annemasse Agglo</p>	Très satisfaisant
2) Accompagnement à la réalisation et la mise en service de tram, P+R, à l'évolution du réseau	<p>Le directeur du réseau assure le conseil auprès d'Annemasse Agglo avec l'aide du directeur d'exploitation et de la directrice de communication (marketing et commerciale).</p> <p>Pour les expertises ou études techniques, Transamo ou Cityway peut être mobilisé sur la base de devis avec validation d'Annemasse Agglo. L'évaluation des besoins et opportunités assurée par le directeur du réseau</p>	Satisfaisant
3) Accompagnement et conseils sur le renouvellement du parc des matériels roulants, les innovations techniques et technologiques	<p>Analyse comparative des différentes énergies</p> <p>Les différentes options sont étudiées par le candidat avec les préconisations pour le réseau TAC.</p> <p>Le candidat assure l'accompagnement d'Annemasse Agglo dans le recueil et le traitement des données, l'évolution de la billetterie et du SAEIV, la mise en œuvre d'Open data.</p> <p>Le processus d'accompagnement et les missions restent à préciser</p>	Très satisfaisant
4) Etudes techniques et enquêtes, conseils et préconisation pour le suivi de la relation client et l'amélioration de qualité de service	<p>Les enquêtes OD, de satisfaction et fraude sont proposées sur la durée du contrat.</p> <p>Les indicateurs qualité repris sauf l'indicateur « ponctualité » qui se base sur le départ au terminus, la démarche d'amélioration continue</p> <p>L'outil Mobiadvisor est prévu pour gérer les données d'exploitation et piloter l'exploitation</p>	Satisfaisant
5) Engagement en matière d'accompagnement de PDE (démarche proposée, nombre de PDEs), évolution des services vélo (nombre de vélos, types, durée de location etc.)	<p>30 PDME dont 2 PDMEC, démarche explicitée et suivie</p> <p>Prestation des PDME sous-traitée à Ekodev mais pilotée par la directrice marketing et commerciale. Démarche clairement décrite du diagnostic à l'accompagnement</p> <p>VLD à 190 véhicules dont 25 trottinettes, plan de déploiement précis</p> <p>Consignes sécurisés (50 prévus évoluant vers le double) vélo P+R en plus des vélos parcs</p> <p>Option VLS proposée 100% en VAE avec 100 vélos</p>	Très Satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	<p>L'organisation d'accompagnement est claire, le déroulement bien décrit. Les prestations et domaines d'intervention sont définis, la mobilisation si nécessaire de Transamo et Cityway. Les conseils en termes d'évolution technique et technologique (parcs, équipements) sont bien explicités, les moyens prévus. Les prestations d'accompagnement pour la mise en service de tram, P+R et l'évolution du réseau sont sommaires.</p>	2,5

La démarche d'accompagnement en PDME et services vélo est bien précise. L'option VLS en 100% VAE avec station fixe ne répond pas aux attentes d'Annemasse Agglo.

L'offre est évaluée globalement très satisfaisante

3.7. Synthèse de l'analyse des offres techniques

Les notes techniques obtenues par les deux candidats sont synthétisées dans le tableau suivant.

Tableau 11 – Synthèse des notes techniques

Critère	TP2A	TransDev
Adéquation de la consistance et la pertinence des services (15)	2,5 (x15/3)	2,5 (x15/3)
Qualité de l'organisation de l'exploitation (15)	2,0 (x15/3)	2,0 (x15/3)
Qualité des engagements marketing et commerciaux (10)	2,5 (x10/3)	2,0 (x10/3)
Approche environnementale et sociale (10)	2,5 (x10/3)	2,5 (x10/3)
Méthodologie pour l'accompagnement de la collectivité (10)	2,5 (x10/3)	2,5 (x10/3)
Note pondérée obtenue	47,50	45,83

4. Analyse des offres– volet financier

4.1. Critères d'appréciation des offres financières

Le critère financier représente 40 points sur 100.

Les sous-critères d'appréciation et leur pondération sont définis dans le règlement de la consultation et rappelés ci-après. Ils sont notés de 0 à 3 :

Le sous-critère est noté de 0 à 3 :

Proposition globalement parfaitement sur les conditions financières	Excellente	3,0
Proposition globalement très satisfaisante sur les conditions financières	Très satisfaisant	2,5
Proposition globalement assez satisfaisante sur les conditions financières	Satisfaisant	2,0
Proposition acceptable mais présentant des lacunes et imprécisions sur les conditions financières	Moyen	1,5
Proposition comportant globalement des insuffisances ou porteuse de risques significatifs pour Annemasse Agglomération sur les conditions financières	Insuffisant	1,0
Proposition fortement insatisfaisante sur les conditions financières	Médiocre	0,5
Non traité ou Proposition globalement extrêmement insuffisante sur les conditions financières	Non traité	0,0

1. **15 % : Montant du forfait de charges sur la durée du contrat**, il sera apprécié sur la base du montant du forfait de charges tel que ressortant de l'offre du candidat et notamment dans les documents suivants : le dossier C2 Mémoire Financier et l'annexe 11 au projet de Contrat, Compte d'Exploitation Prévisionnel.
2. **15 % : Risque commercial** assumé par les candidats, jugé au travers des engagements de recettes et du coefficient d'élasticité proposé tels que ressortant de l'offre du candidat et notamment dans les documents suivants : le dossier C2 Mémoire Financier, l'annexe 11 au projet de Contrat et l'annexe 12 au projet de Contrat.
3. **10% Pertinence des propositions** en matière de coût unitaire de modification d'offre, de formule d'indexation, de partage des excédents commerciaux et de cohérence du compte d'exploitation prévisionnel tels que ressortant de l'offre du candidat et notamment dans les documents suivants : le dossier C2 Mémoire Financier, l'annexe 11 au projet de Contrat, l'annexe 12 au projet de Contrat et le projet de Contrat.

4.2. Montant du forfait des charges sur la durée du contrat

Pour rappel, le forfait de charges est la somme de l'ensemble des charges présentées au Compte d'Exploitation Prévisionnel (CEP).

Tableau 12 – Evaluation du sous-critère financier 1 : Montant du forfait de charges sur la durée du contrat – TP2A

Elément d'appréciation	Proposition du candidat – TP2A	Evaluation
	<p>Sur la durée du contrat, le candidat prévoit un montant de 70 367 k€ de Forfait de charges (FC).</p> <p>En année 1, le candidat prévoit un montant de 9 089 k€ de FC. Le Forfait de charge augmente chaque année pour atterrir à 10 434 k€ lors de l'année 5. Le montant diminue sur le reste du contrat (10 360 k€ lors de la dernière année).</p> <p>Par rapport à son offre initiale, le candidat TP2A présente un Forfait de charges en diminution de 618 k€ en moyenne par an soit -5,8%. Au global la baisse est de 4,3 M€ sur la durée du contrat.</p>	Très satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	<p>L'évolution de l'offre du candidat pour le critère est très satisfaisante avec une optimisation des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diminution des charges d'investissement, - Diminution des charges d'entretien des systèmes et équipements, - Baisse du coût par véhicule (diminution des charges variables liées aux véhicules), - Optimisation du coût kilométrique commercial des charges de sous-traitance. 	2,5

Tableau 2 – Evaluation du sous-critère financier 1 : Montant du forfait de charges sur la durée du contrat – Transdev

Elément d'appréciation	Proposition du candidat – Transdev	Evaluation
	<p>Sur la durée du contrat, le candidat prévoit un montant de 70 664 k€ de forfait de charges</p> <p>En année 1, le candidat prévoit un montant de 9 324 k€ de FC. A l'exception de l'année 3, le forfait de charge augmente chaque année pour atterrir à 10 385 k€ lors de l'année 6. La dernière année du contrat, le montant est de 10 270 k€.</p> <p>Le candidat Transdev présente un Forfait de charges en diminution de 546 k€ en moyenne par an soit -5,1%. Au global la baisse est de 3,8 M€ sur la durée du contrat.</p>	Très satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	<p>L'évolution de l'offre du candidat pour le critère est satisfaisante avec une optimisation des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diminution de la marge, - Relative optimisation du coût par véhicule (diminution des charges fixes liées aux véhicules), 	2,5

- **Diminution des charges de marketing.**

4.3. Risque commercial – engagement des recettes

Tableau 3 – Evaluation du sous-critère financier 2 : Risque commercial – TP2A

Elément d'appréciation	Proposition du candidat – TP2A	Evaluation
Montant engagement recettes	<p>Sur la durée du contrat, le candidat prévoit un montant de 24 625 k€ d'engagement de recettes.</p> <p>L'engagement de recettes du candidat est dynamique sur la durée du contrat avec une hausse de plus de 6 % dès la deuxième année (2 938 k€ contre 2 754 k€ en année 1). Sur le reste du contrat, les recettes augmentent de 8 % en moyenne par an. Il prévoit 4 331 k€ la dernière année du contrat.</p> <p>Par rapport à son offre initiale, le candidat TP2A a augmenté son engagement de recettes notamment de trafic à hauteur de + 31 % soit une augmentation de 801 k€ en moyenne par an.</p>	Très satisfaisant
Coefficient d'élasticité	<p>Concernant l'élasticité, le candidat ne propose pas de modification par rapport à son offre initiale.</p> <p><i>Le tableau est présenté en annexe.</i></p>	Satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	L'offre du soumissionnaire pour le sous critère est satisfaisante avec une augmentation importante des recettes par rapport à l'offre initiale.	2,5

Tableau 4 – Evaluation du sous-critère financier 2 : Risque commercial – Transdev

Elément d'appréciation	Proposition du candidat – Transdev	Evaluation
Montant engagement recettes	<p>Sur la durée du contrat, le candidat prévoit un montant de 23 753 k€ d'engagement de recettes.</p> <p>L'engagement de recettes du candidat est dynamique sur la durée du contrat avec une hausse de 7 % dès la deuxième année (3 206 k€ contre 2 989 k€ en année 1). Sur le reste du contrat, les recettes augmentent de 3 % en moyenne par an. Il prévoit 3 656 k€ la dernière année du contrat.</p> <p>Par rapport à son offre initiale, le candidat TRANSDEV a corrigé ses hypothèses. Son engagement de recettes a diminué de - 30% soit une diminution de 1 451 k€ en moyenne par an.</p>	Satisfaisant
Coefficient d'élasticité	<p>Concernant l'élasticité, le candidat ne propose pas de modification par rapport à son offre initiale.</p> <p><i>Le tableau est présenté en annexe.</i></p>	Satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	L'offre du soumissionnaire pour le sous critère est satisfaisante avec un rebasage de ces recettes par rapport à l'offre initiale.	2

4.4. Pertinence et cohérence des propositions financières

Tableau 5 – Evaluation du sous-critère financier 3 : Pertinence et cohérence des propositions financières – TP2A

Elément d'appréciation	Proposition du candidat – TP2A	Evaluation
Coûts unitaires*	Les coûts unitaires (roulage, et personnel) du candidat sont cohérents par rapport à son offre. <i>Les tableaux sont présents en annexe.</i>	Satisfaisant
Indexation	Le candidat TP2A a diminué la part fixe de sa formule d'indexation en proposant une part fixe inférieure à 2 % : 1,04 % en année 1, pour les années suivantes la part fixe augmente jusqu'à 1,96 % (année 4) pour diminuer sur les dernières années du contrat jusqu'à 1,68 % (année 7) <i>Les tableaux sont présents en annexe.</i>	Satisfaisant
Partage des excédents	Le candidat a modifié l'article 34 du projet de contrat de la manière suivante : <ul style="list-style-type: none"> - « l'excédent X » est compris dans une fourchette de 0 à 3% du prévisionnel, aucun reversement des gains au Délégué - « l'excédent X » est strictement supérieur de 3% du prévisionnel, reversement de 75% des gains au Délégué x 	Très satisfaisant
Cohérence du CEP	Le compte d'exploitation prévisionnel du candidat est cohérent tant en termes de charges qu'en termes de ratios. Il ressort de son offre un taux de couverture (total des recettes / dépenses) à près de 35 % et un coût kilométrique (dépenses/km totaux) de 4,71 €. Pour mémoire, ces ratios étaient de 26 % et 5,01 € dans son offre initiale. Concernant le coût net ¹ pour l'Autorité Déléguée, l'offre du candidat prévoit un coût de 6 535 k€ en moyenne par an soit 45 742 k€ en en consolidé sur la durée du contrat. En année 1, ce coût est de 6 335 k€ pour atterrir à 6 818 k€ année 2. Le coût se réduit sur le reste de la durée du contrat (6 029 k€ en dernière année). <i>Le tableau est présent en annexe.</i>	Très satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	Le compte d'exploitation prévisionnel est cohérent avec des ratios satisfaisants. TP2A a légèrement dégradé sa proposition en réduisant sa part fixe dans la formule d'indexation.	2,5

*Pour information, les coûts unitaires prévus en annexe 12 sont appliqués en cas de modification du service.

¹ Le coût net correspond au forfait de charges déduit de l'engagement de recettes du candidat hors bonus qualité.

Tableau 6 – Evaluation du sous-critère financier 3 : Pertinence et cohérence des propositions financières – Transdev

Elément d'appréciation	Proposition du candidat – Transdev	Evaluation
Coûts unitaires*	Les coûts unitaires (roulage, et personnel) du candidat sont cohérents par rapport à son offre. <i>Les tableaux sont présents en annexe.</i>	Satisfaisant
Indexation	Le candidat Transdev a rééquilibré ses pondérations en augmentant notamment le coefficient des salaires (67 % en année 1 contre 63 % en année 1 en offre initiale) et en réduisant le coefficient des autres charges (20 % en année 1 contre 25 % en année 1 en offre initiale). La part fixe reste inchangée par rapport à l'offre initiale : 0,5 % en année 1 à 2, la part fixe se réduit les années suivantes pour atterrir à 0,1 % en dernière année. <i>Les tableaux sont présents en annexe.</i>	Moyen
Partage des excédents	Le candidat a modifié l'article 34 du projet de contrat de la manière suivante : <ul style="list-style-type: none"> - « l'excédent X » est compris dans une fourchette de 0 à 2% du prévisionnel, aucun reversement des gains au Délégué - « l'excédent X » est compris dans la fourchette 2 à 8% du prévisionnel, reversement de 40% des gains au Délégué - « l'excédent X » est compris dans la fourchette 8 à 15% du prévisionnel, reversement de 70% des gains au Délégué - « l'excédent X » est strictement supérieur de 15% du prévisionnel, reversement de 80% des gains au Délégué 	satisfaisant
Cohérence du CEP	Le compte d'exploitation prévisionnel du candidat est cohérent tant en termes de charges qu'en termes de ratios. Il ressort de son offre un taux de couverture (total des recettes / dépenses) à près de 34 % et un coût kilométrique (dépenses/km totaux) de 5,07 €. Pour mémoire, ces ratios étaient de 45,5 %** et 5,33 € dans son offre initiale. Concernant le coût net pour l'Autorité Déléguée, l'offre du candidat prévoit un coût de 6 702 k€ en moyenne par an soit 46 912 k€ en en consolidé sur la durée du contrat.. En année 1, ce coût est de 6 335 k€ pour atterrir à 6 887 k€ année 2. Le coût se réduit sur le reste de la durée du contrat (6 614 k€ en dernière année). <i>Le tableau est présent en annexe.</i>	Satisfaisant
Note de synthèse du sous-critère	Le compte d'exploitation prévisionnel est cohérent avec des ratios relativement satisfaisants. Les propositions en matière de modifications d'offres et de pondération de la formule d'indexation sont satisfaisantes, avec néanmoins une part fixe faible.	2

*Pour information, les coûts unitaires prévus en annexe 12 sont appliqués en cas de modification du service.

**Le ratio de Transdev était très élevé du fait de ses hypothèses de recettes erronées.

4.5. Synthèse des offres financières

Tableau 13 – Synthèse des offres et notes financières

Sous-critère	Observation	Note TP2A	Note Transdev
1) Forfait de charges sur la durée du contrat	Les offres des candidats sont proches en termes de forfait de charges et ont suivi la même dynamique d'optimisation. L'offre de TP2A prévoit un forfait de charges inférieur (-0,4 % soit - 297 k€ sur la durée du Contrat). Ramené à leur offre kilométrique respective, il ressort que le coût moyen annuel au KM de l'offre finale de TP2A est de 4,71 €/km total (pour rappel : 5,01 €/km pour sa première offre) contre 5,07 €/km total pour Transdev (pour rappel : 5,33 €/km pour sa première offre).	2,5 (x15/3)	2,5 (x15/3)
2) Risque commercial	Les offres des candidats sont relativement proches en termes d'engagement de recettes, TP2A s'engage sur un niveau de recettes plus important, + 3,5% soit +872 k€ sur la durée du Contrat.	2,5 (x15/3)	2 (x15/3)
3) Pertinence et cohérence des propositions financières	Globalement, les offres des candidats sont satisfaisantes notamment en termes d'évolution des ratios par rapport à l'offre initiale. En termes de coût net pour l'Autorité Délégante, les offres des deux candidats sont proches (entre 45,7 € et 46,9 M€ sur la durée du contrat) avec un écart de 2,6 % en faveur de TP2A. En termes de modifications et de partage des excédents, l'offre de TP2A est plus favorable à l'Autorité Délégante. TP2A propose une part fixe légèrement supérieure pour la formule d'indexation.	2,5 (x10/3)	2 (x10/3)
Note pondérée obtenue		33,33	29,17

5. Synthèse de l'analyse des offres

D'après l'analyse des parties technique et financière ci-dessus, le tableau suivant récapitule les résultats de l'analyse des offres finales.

Tableau 14 – Synthèse des notes techniques (60%)

Sous-critère	TP2A	TransDev
Adéquation de la consistance et la pertinence des services (15)	12,50	12,50
Qualité de l'organisation de l'exploitation (15)	10,00	10,00
Qualité des engagements marketing et commerciaux (10)	8,33	6,67
Approche environnementale et sociale (10)	8,33	8,33
Méthodologie pour l'accompagnement de la collectivité (10)	8,33	8,33
Note technique pondérée obtenue	47,50	45,83

Tableau 15 – Synthèse des offres et notes financières (40%)

Sous-critère	TP2A	Transdev
1) Forfait de charges sur la durée du contrat (15)	12,50	12,50
2) Risque commercial (15)	12,50	10,00
3) Pertinence et cohérence des propositions financières (10)	8,33	6,67
Note financière pondérée obtenue	33,33	29,17

Tableau 16 – Tableau de synthèse de l'analyse des offres finales

Critère	TP2A	Transdev
Note technique (60%)	47,50	45,83
Note financière (40%)	33,33	29,17
Total des notes	80,83	75,00
Classement	1	2

L'AMO recommande à la collectivité de retenir l'offre du candidat TP2A.

Annexe 1. Annexes financières

Coefficient d'élasticité

TP2A :

	Heures de pointe	Heures creuses	Vacances	Dimanche
Lignes régulières	0.63	0.26	0.32	0.15
Lignes scolaires	0	0	0	0
TAD	0	0	0	0

Transdev :

	Heures de pointe	Heures creuses	Vacances	Dimanche
Lignes régulières	<u>0,4</u>	<u>0,3</u>	<u>0,2</u>	<u>0,2</u>
Lignes scolaires	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>
TAD	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>

Coûts unitaires

Coût du personnel :

TP2A :

Coûts unitaires de personnel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Coût moyen conducteur (total brut + charges)	41 614	41 719	41 887	41 940	42 334	42 319	42 674
Coût horaire brut production semaine	20,75	20,68	20,87	20,76	20,93	20,87	21,03
Coût horaire brut production soir (22h-5h)	28,02	27,95	28,14	28,03	28,20	28,14	28,30
Coût horaire brut production dimanche	30,75	30,68	30,87	30,76	30,93	30,87	31,03

Transdev :

Coûts unitaires de personnel	
Coût moyen conducteur - €/effectif	45 353
Coût horaire semaine -€/h	32,21
Coût horaire soir -€/h	42,44
Coût horaire dimanche -€/h	43,72

Coût de roulage :

TP2A :

Coûts unitaires de roulage au kilomètre total (com + HLP + technique) (années 2 à 7)	Bus standards GO	Bus standards BioGNV	Bus standards électrique	Bus articulés GO	Bus articulés GNV	Minibus TAD GO	Minibus TAD électrique	Minibus TPMR GO	Minibus TPMR électrique
Coût unitaire de roulage global	0,7417	0,5838	0,4768	1,0149	0,7794	0,3333	0,2581	0,3562	0,2619

Coûts unitaires de roulage au kilomètre total (com + HLP + technique) année 1	Bus standards GO	Bus standards BioGNV	Bus standards électrique	Bus articulés GO	Bus articulés GNV	Minibus TAD GO	Minibus TAD électrique	Minibus TPMR GO	Minibus TPMR électrique
Coût unitaire de roulage global	0,7571	0,0000	0,4916	1,0240	0,0000	0,3480	0,2729	0,3710	0,2766

Transdev :

Coûts unitaires de roulage au kilomètre €/km							
	Bus standards GO	Bus standards électriques	Bus standards BioGNV	Bus articulés BHNS (GO)	Bus articulés BHNS (GNV)	Minibus (TAD)	Minibus (TPMR)
Coût unitaire de roulage global	0,672	0,199	0,385	0,887	0,496	0,152	0,170

Indexation

TP2A :

Indice	valeur des coefficients	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Part fixe	pf	1,04%	1,79%	1,85%	1,96%	1,95%	1,89%	1,68%

Indice	valeur des coefficients	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Salaires	a	73,96%	72,57%	72,14%	72,35%	72,25%	72,46%	73,00%
Energie/Gasoil	b1	7,62%	7,37%	6,60%	6,23%	5,77%	5,42%	3,87%
Energie/GNV	b2	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,35%	1,90%
Energie/Electricité	b3	0,05%	0,40%	0,70%	1,08%	1,27%	1,30%	1,40%
Entretien MR	c	5,03%	5,20%	5,10%	5,44%	5,70%	5,80%	5,14%
Autres charges	d	12,29%	12,66%	13,61%	12,93%	13,07%	12,79%	13,01%

Transdev :

Coefficient de pondération

Partie fixe -pf
Salaires -a
Energie /Gasoil - b1
Energie /GNV - b2
Energie /Electricité - b3
Entretien MR - c
Autres charges - d
Total

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Partie fixe -pf	0,5%	0,5%	0,5%	0,3%	0,3%	0,1%	0,1%
Salaires -a	67,0%	68,4%	69,2%	69,7%	69,7%	70,1%	70,8%
Energie /Gasoil - b1	7,6%	6,5%	6,3%	5,8%	5,5%	5,1%	3,7%
Energie /GNV - b2	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	1,1%
Energie /Electricité - b3	0,0%	0,6%	0,7%	1,0%	1,2%	1,2%	1,2%
Entretien MR - c	4,6%	4,4%	4,5%	4,4%	4,4%	4,3%	3,9%
Autres charges - d	20,2%	19,6%	18,8%	18,7%	19,1%	19,0%	19,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Cohérence du compte d'exploitation prévisionnel

	Offre finale - Base		Offre finale - Base	
	TP2A		Transdev	
	Cumul	Moyenne annuelle	Cumul	Moyenne annuelle
KM totaux	14 939 394	2 134 199	13 930 047	1 990 007
<i>dont KM commerciaux</i>	11 938 668	1 705 524	11 556 775	1 650 968
Total engagement de recettes (B)	24 624 912	3 517 845	23 752 723	3 393 246
<i>dont recettes de trafic</i>	49 256 265	7 036 609	44 776 002	6 396 572
<i>dont reversements recettes communauté tarifaire</i>	-25 637 886	-3 662 555	-22 069 228	-3 152 747
<i>dont recettes annexes</i>	1 006 533	143 790	1 045 948	149 421
Recettes de trafic nettes de reversement	23 618 379	3 374 054	22 706 775	3 243 825
Total forfait de charges (A)	70 367 092	10 052 442	70 664 381	10 094 912
<i>dont charges de personnel</i>	41 850 917	5 978 702	45 308 748	6 472 678
<i>dont charges liées aux véhicules</i>	8 442 371	1 206 053	9 589 236	1 369 891
<i>dont charges de sous-traitance</i>	7 331 438	1 047 348	1 704 167	243 452
<i>dont frais généraux</i>	4 986 739	712 391	5 904 875	843 554
<i>dont marges et aléas</i>	970 288	138 613	2 023 366	289 052
Coût net AO (A-B)	45 742 180	6 534 597	46 911 659	6 701 666
R. de trafic nettes / Dépenses	33,56%	33,56%	32,13%	32,13%
Taux de couverture des dépenses (B/A)	34,99%	34,99%	33,61%	33,61%
Dépenses / KM totaux	4,71 €	4,71 €	5,07 €	5,07 €
% Frais généraux / Dépenses	7,09%	7,09%	8,36%	8,36%
Coût net / KM totaux	3,06 €	3,06 €	3,37 €	3,37 €



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION Examen des candidatures et choix des candidats admis à présenter une offre

A - Identification du pouvoir adjudicateur

Annemasse Les Voirons Agglomération

11 avenue Emile Zola

74100 ANNEMASSE



B - Ordre du jour de la commission

Examen des candidatures et choix des candidats admis à présenter une offre dans le cadre de la procédure de renouvellement de la concession de service public pour l'exploitation du réseau et des services de transports urbains et de mobilité sur le territoire d'Annemasse les Voirons Agglomération.

C - Composition de la commission

Lors de sa réunion en date du 11/01/2022, la composition de la commission était la suivante :

Nom	Prénom	Qualité	Présence Convocation du 04/01/2022
MEMBRES A VOIX DELIBERATIVE			
DOUBLET	Gabriel	Président	X
DUPESSY	Christian	Représentant du Président empêché A-2020-1202 du 30/07/2020	
LETESSIER	Alain	Titulaire	Excusé
AEBISCHER	Christian	Titulaire	Excusé
BLOUIN	Antoine	Titulaire	X
ANTOINE	Patrick	Titulaire	X
BOCCARD	Bernard	Titulaire	X

BOUCHER	Michel	Suppléant	Excusé
JACQUIER	Nadine	Suppléante	
CHEMINAL	Yves	Suppléant	X
BURGNARD	Robert	Suppléant	X
PLAGNAT	Pauline	Suppléante	X
MEMBRES A VOIX CONSULTATIVE			
WAHID	Nabila	Direction de l'achat public	
CRASTES	Pierre-Jean	DGSA	
VILCOT-BONY	Margaux	Direction des mobilités	

D - Quorum

Le quorum est atteint. La commission peut valablement délibérer.

E – Déroulé de la séance

Une procédure de concession de service public, au sens des dispositions des articles L. 1121-1 du Code de la commande publique et L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales a été engagée par des demandes de publication envoyées le 17 septembre 2021:

- Au **BULLETIN OFFICIEL DES ANNONCES DES MARCHES PUBLICS (BOAMP)**, annonce n°2021-262 en date du 19 septembre 2021 ;
- Au **JOURNAL OFFICIEL DE L'UNION EUROPEENNE (JOUE)**, annonce n°2021/S 184-480167 en date du 22 septembre 2021 ;
- A **VILLE, RAIL & TRANSPORT** annonce parue dans l'édition n°652 d'octobre 2021.

Un avis de pré-information a également été publié le 3 décembre 2019 au JOUE n° 2019/S 233-572808, complété par un avis rectificatif n° 2021/S 076-195720 du 20 avril 2021.

La date limite de dépôt des candidatures et des offres était arrêtée au 3 janvier 2022 à 23H00.

A cette date 2 candidatures suivantes ont été réceptionnées :

- **TP2A**
- **TRANSDEV**

Conformément aux dispositions de l'article L1411-5 du CGCT, la commission de concession de service public se réunit ce jour afin de dresser la liste des candidats admis après avoir examiné :




- leurs garanties professionnelles et financières,
- leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail
- leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

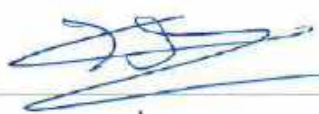
Suite à l'analyse des candidatures, il est décidé d'admettre les candidats suivants qui présentent des garanties professionnelles et financières suffisantes et une aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public :

- **TP2A**
- **TRANSDEV**

Seuls prennent part au vote les membres à voix délibérative.

F - Signature

Nom	Prénom	Qualité	Signature
MEMBRES A VOIX DELIBERATIVE			
DOUBLET	Gabriel	Président	
DUPESSY	Christian	Représentant du Président empêché A-2020-1202 du 30/07/2020	
LETESSIER	Alain	Titulaire	
AEBISCHER	Christian	Titulaire	
BLOUIN	Antoine	Titulaire	
ANTOINE	Patrick	Titulaire	
BOCCARD	Bernard	Titulaire	
BOUCHER	Michel	Suppléant	
JACQUIER	Nadine	Suppléante	

CHEMINAL	Yves	Suppléant	
BURGNIARD	Robert	Suppléant	
PLAGNAT	Pauline	Suppléante	

Nom	Prénom	Qualité	Signature
MEMBRES A VOIX CONSULTATIVE (ne prennent pas part au vote)			
WAHID	Nabila	Direction de l'achat public	
CRASTES	Pierre-Jean	Direction de la mobilité et de l'aménagement opérationnel	
VILCOT-BONY	Margaux	Direction des mobilités	



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION Examen des offres et choix des candidats admis à négocier

A - Identification du pouvoir adjudicateur

Annemasse Les Voirons Agglomération

11 avenue Emile Zola

74100 ANNEMASSE

B - Ordre du jour de la commission

Examen des offres et choix des candidats admis à négocier dans le cadre de la procédure de renouvellement de la concession de service public pour l'exploitation du réseau et des services de transports urbains et de mobilité sur le territoire d'Annemasse les Voirons Agglomération.

C - Composition de la commission

Lors de sa réunion en date du 23/02/2022, la composition de la commission était la suivante :

Nom	Prénom	Qualité	Présence Convocation du 15/02/2022
MEMBRES A VOIX DELIBERATIVE			
DOUBLET	Gabriel	Président	X
DUPESSY	Christian	Représentant du Président empêché A-2020-1202 du 30/07/2020	X
LETESSIER	Alain	Titulaire	X
AEBISCHER	Christian	Titulaire	X
BLOUIN	Antoine	Titulaire	X
ANTOINE	Patrick	Titulaire	X
BOCCARD	Bernard	Titulaire	

BOUCHER	Michel	Suppléant	
JACQUIER	Nadine	Suppléante	
CHEMINAL	Yves	Suppléant	
BURGNARD	Robert	Suppléant	
PLAGNAT	Pauline	Suppléante	
MEMBRES A VOIX CONSULTATIVE			
CRASTES	Pierre-Jean	DGSA	X
VILCOT-BONY	Margaux	Direction des mobilités	X
L'ANGEVIN	François	DDCRF	
FREDON	Éric	DDCRF	

D - Quorum

Le quorum est atteint. La commission peut valablement délibérer.

E – Déroulé de la séance

Une procédure de concession de service public, au sens des dispositions des articles L. 1121-1 du Code de la commande publique et L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales a été engagée par des demandes de publication envoyées le 17 septembre 2021:

- Au **BULLETIN OFFICIEL DES ANNONCES DES MARCHES PUBLICS (BOAMP)**, annonce n°2021-262 en date du 19 septembre 2021 ;
- Au **JOURNAL OFFICIEL DE L'UNION EUROPEENNE (JOUE)**, annonce n°2021/S 184-480167 en date du 22 septembre 2021 ;
- A **VILLE, RAIL & TRANSPORT** annonce parue dans l'édition n°652 d'octobre 2021.

Un avis de pré-information a également été publié le 3 décembre 2019 au JOUE n° 2019/S 233-572808, complété par un avis rectificatif n° 2021/S 076-195720 du 20 avril 2021.

La date limite de dépôt des candidatures et des offres était arrêtée au 3 janvier 2022 à 23H00.

A cette date 2 candidatures suivantes ont été réceptionnées :

- **TP2A**
- **TRANSDEV**

Conformément aux dispositions de l'article L1411-5 du CGCT, la commission de concession de service public s'est réunie le 11 janvier 2022 afin de dresser la liste des candidats admis après avoir examiné :

- leurs garanties professionnelles et financières,
- leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail
- leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Suite à l'analyse des candidatures, il a été décidé d'admettre les candidats suivants qui présentent des garanties professionnelles et financières suffisantes et une aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public :

- **TP2A**
- **TRANSDEV**

Les offres de candidats ont été remises en même temps que les pièces de la candidature, et il a donc été possible de procéder à l'analyse des offres dès l'admission des candidatures.

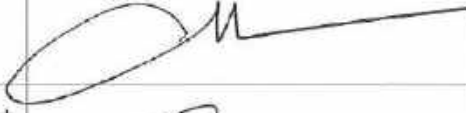
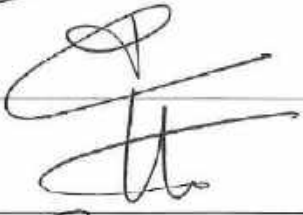
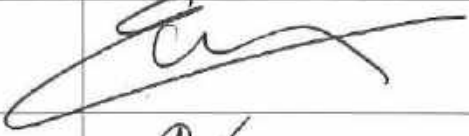

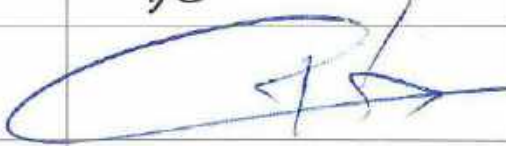
La commission Elle rend aujourd'hui un rapport motivé et formule un avis en vue des négociations avec les deux candidats.



CONCLUSION :

Au regard du rapport qui lui a été présenté, la commission décide d' :

- Engager les négociations avec les 2 candidats
- Engager les négociations avec TP2A uniquement
- Engager les négociations avec TRANSDEV uniquement

F - Signature

Nom	Prénom	Qualité	Signature
MEMBRES A VOIX DELIBERATIVE			
DOUBLET	Gabriel	Président	
DUPESSY	Christian	Représentant du Président empêché A-2020-1202 du 30/07/2020	
LETESSIER	Alain	Titulaire	
AEBISCHER	Christian	Titulaire	
BLOUIN	Antoine	Titulaire	
ANTOINE	Patrick	Titulaire	
BOCCARD	Bernard	Titulaire	
BOUCHER	Michel	Suppléant	
JACQUIER	Nadine	Suppléante	
CHEMINAL	Yves	Suppléant	
BURGNARD	Robert	Suppléant	
PLAGNAT	Pauline	Suppléante	

Nom	Prénom	Qualité	Signature
MEMBRES A VOIX CONSULTATIVE (ne prennent pas part au vote)			
CRASTES	Pierre-Jean	Direction de la mobilité et de l'aménagement opérationnel	
VILCOT-BONY	Margaux	Direction des mobilités	
L'ANGEVIN	François	DDCRF	
FREDON	Éric	DDCRF	



DOSSIER B

DOSSIER TECHNIQUE ET COMMERCIAL

CHAPITRE B1

PROJET DE SERVICE

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DES SERVICES DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE
D'ANNEMASSE-LES-VOIRONS AGGLOMÉRATION

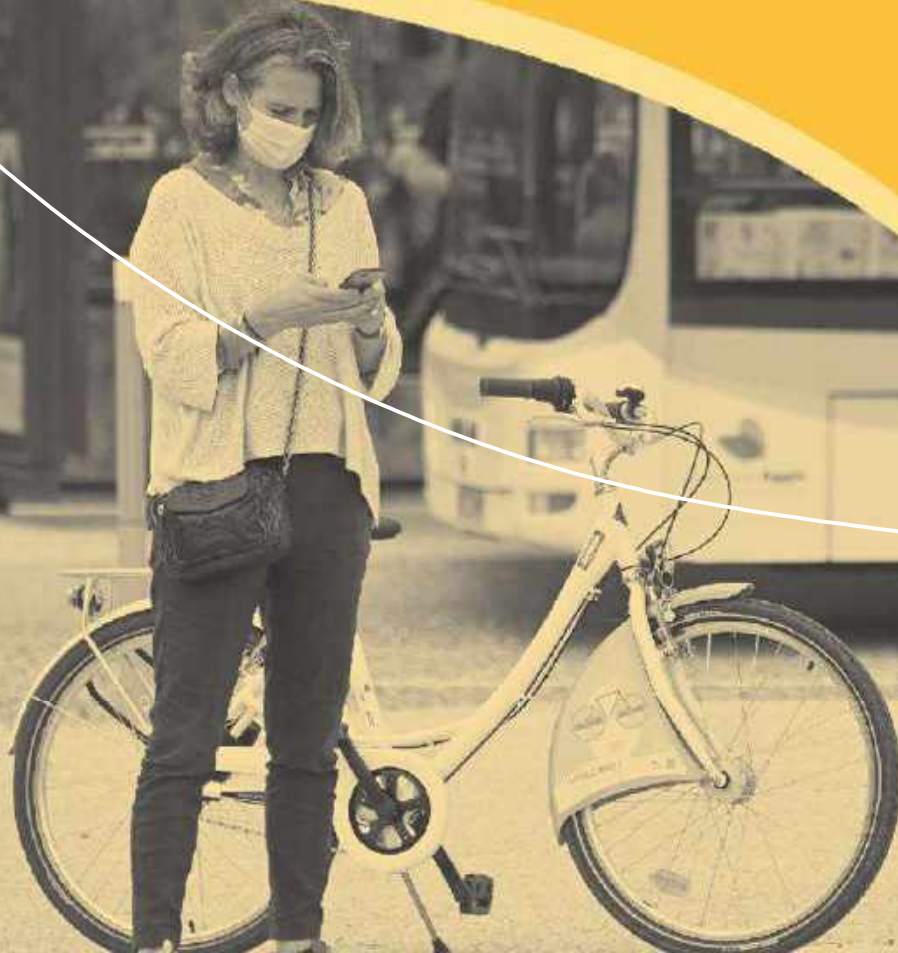


Sommaire

B1 PROJET DE SERVICE	4
B11 Projet d'exploitation des lignes régulières	5
Le réseau structurant : la Tango	6
Les lignes essentielles : 3, 5, 6 et 8	7
Les lignes secondaires : 4, 7 et 9	9
La ligne du dimanche : ligne DA	10
Les Unités d'œuvre	11
L'intermodalité	12
TP2A, votre partenaire au quotidien et pour vos projets d'évolution d'offre	13
B12 Projet d'exploitation des lignes à vocation scolaire et du service de transport à la demande TAD	14
Les lignes scolaires	14
Le transport à la demande TAD TAC	17
B13 Projet de service de transport à la demande TAD PMR	23
Le Projet de service	23
Exploitation du service TAD PMR	24
Les formations spécifiques de nos conducteurs	25
B14 Animation de la Maison de la Mobilité et du Tourisme et de PDME	27
L'organisation et les ressources	27
Une nouvelle vision pour faire rayonner la Maison de la Mobilité et du Tourisme	30
Les services proposés en matière de conseil en mobilité	33
TAC PRO, pour accompagner la collectivité dans la démarche PDME	34
B15 Projet de services Vélos et Trottinettes	37
VELOTAC : Longue durée & le Point.Vélo	38
VELOTAC : Le vélo et les trottinettes en libre-service	42
Les parcs à vélos	43

B 1

PROJET DE SERVICE



Projet d'exploitation des lignes régulières

Nos objectifs pour l'offre de transport :

- L'attractivité : un réseau adapté aux différents usages, avec un V/K qui évolue de 2,09 en 2021 à 2,48 en 2029, soit + 19% ;
- L'adaptabilité : un réseau qui évolue au rythme du développement du territoire, avec 3 phases distinctes ;
- La robustesse : un réseau facile à exploiter et facile à comprendre pour les voyageurs.

Durant la concession, 3 phases de réseaux vont se succéder :

Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois	Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans	Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois
Continuité du réseau de décembre 2021	Réseau DCE 2023 : • Modification TANGO • Modification des lignes 3, 4, 5, 6, 7, 8 • Création nouvelle ligne 9	Réseau DCE 2025 : • Mise en place Ligne 5 TCSP • Prolongement Ligne 9 à Lucinges

Pour un réseau le plus attractif possible pour les actifs, nous veillons à :

- Proposer **des horaires cadencés** pour une meilleure lisibilité et compréhension des horaires ;
- Assurer au maximum des horaires **en correspondance avec le LEX en gare d'Annemasse et avec le tramway T17 à Montessuit**, avec une attention particulière aux franges matin et soir.

Cette attractivité résulte également d'une exploitation robuste qui intègre :

- **La variation des temps de parcours** selon les heures et jours ;
- **Les contraintes scolaires** (45% des voyageurs du réseau sont des scolaires), qui ont un impact fort sur l'ensemble des horaires ;
- Des propositions **d'adaptations mineures, à une échelle locale**, afin d'exploiter au mieux le réseau souhaité par Annemasse Agglomération (ex : terminus à Cranves-Sales).

Les réseaux phases 2 et 3 respectent les éléments fournis dans le cahier des charges concernant les itinéraires et le volume de courses associé. Les cas d'ajustements nécessaires sont détaillés dans les pages suivantes. Il est à noter des écarts d'approche entre le réseau de la phase 1 et les réseaux des phases 2 et 3.

Les réseaux des phases 2 et 3 s'appuient sur la structure du réseau de 2019. Or, le nouveau réseau de 2021 suit par endroit d'autres tendances (modification d'itinéraires comme la ligne 3 via Léman, etc.).

Une mise en cohérence des évolutions de réseaux serait à envisager pour assurer des changements dans une même direction, pour un réseau encore plus attractif et conforme aux attentes d'Annemasse Agglomération.

Nous émettons également des suggestions d'évolution du réseau pour améliorer l'attractivité du réseau. Ces évolutions potentielles ne sont pas intégrées dans notre chiffrage.

L'ensemble des fiches horaires sont jointes en annexes au projet de contrat. Elles comportent en complément les informations sur les correspondances possibles avec le LEX, le tramway et la desserte des établissements scolaires.

Le réseau structurant : la Tango

Itinéraire

La ligne emprunte désormais l'itinéraire via Place Deffaugt et Libération dans les deux sens.

Volume d'offre

PÉRIODE SCOLAIRE									
Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois			
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
Tango	10'/15'	149	04:40-23:05	10'/15'	158	04:40-22:59	10'/15'	158	04:40-23:00

SAMEDIS & VACANCES									
Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois			
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
Tango	15'	125	05:40-22:35	15'	126	6:10-22:59	15'	126	6:10-22:59

Contraintes scolaires

Les contraintes scolaires pour les collèges de Paul Langevin et Michel Servet sont respectées ainsi que pour le lycée des Glières et de Jean Monnet. Le respect des contraintes scolaires est précisé sur chaque fiche horaire transmises en annexe.

Pour aller + : loin : Une fréquence adaptée en soirée

(proposition disponible en annexe 30, non intégrée dans le chiffrage de notre offre de base)

En option, nous proposons une offre avec un intervalle adapté en soirée avec un passage toutes les 30 minutes à partir de 19h30. Cette offre a été mise en place en décembre 2021 et s'avère adaptée au potentiel voyageur. Cette proposition est disponible en **annexe 30 « option Tango soirée »**.

Les lignes essentielles : 3, 5, 6 et 8

Itinéraires

Les itinéraires demandés ont été respectés. Nous avons également intégré les propositions suivantes :

- **Ligne 3** : l'itinéraire express compte 11 courses par jour pour un accès plus rapide au centre-ville et au collège Jacques Prévert.

Pour aller + loin : un passage des lignes 3 & 4 par rue des Marronniers à Ambilly

(option disponible en annexe 30)

L'itinéraire de la ligne est modifié dans Ambilly pour tenir compte de la modification du plan de circulation avec un passage par la rue des Marronniers.

L'intervalle est adapté à 40 min en journée en période scolaire. Le samedi et pendant les vacances, un intervalle de 40 min cadencé toute la journée est proposé ainsi qu'une réduction de l'amplitude avec la suppression du dernier aller-retour (dernier départ à 21h55 depuis Jean Monnet P+R). (Annexe 30 « option L3-L4 Ambilly rue des Marronniers »).

Ligne 6 : desserte de la ZA du Mont-Blanc avec une boucle dans le sens horaire. Nous proposons de créer un arrêt terminus rue Lavalette. Le nom de l'arrêt est laissé à l'appréciation d'Annemasse Agglo ;



Ligne 8 : l'itinéraire proposé est réalisable. Toutefois, des travaux d'aménagements seraient à envisager pour faciliter le trajet à Cranves-Sales, comme la giration au niveau de l'église, ainsi que les nombreux dos d'ânes présents dans la commune. Des travaux pour le retournement à Vétraz-Monthoux sont également à envisager.



Pour aller + loin : une desserte de Cranves-Sales plus attractive

(proposition non intégrée, ni dans le chiffrage de notre offre, ni en option annexe 30)

Dans Cranves-Sales, la ligne 8 pourrait emprunter la route de Borly, desservir la mairie de Cranves-Sales et se terminer au collège Paul-Emile Victor. Cette solution présenterait plusieurs avantages :

- Gagner en lisibilité grâce à un itinéraire identique dans les deux sens ;
- Accéder à l'Espace Vuargnoz plus facilement avec la ligne 8 avec la desserte de Taninges. La liaison avec le bâtiment est plus sécurisée que par l'arrêt Route des Tattes ;
- Dans une moindre mesure, c'est aussi un trajet plus confortable car il évite les nombreux dos d'âne de la route des Fontaines.

L'impact temps de parcours est limité.

La question de l'aménagement du carrefour pour faciliter la giration des bus près de l'église reste valable.





Volume d'offre pour les lignes essentielles

PÉRIODE SCOLAIRE									
Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois				Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
3	20'/40'	71	05:25-21:55	15'/30'	91	05:19-21:45	15'/30'	91	05:19-21:45
5	~ 30'	58	05:11-21:26	20'/30'	74	05:20-21:26	20'/30'	74	05:20-21:26
6	20'/40'	83	05:50-20:10	15'/30'	90	05:45-21:15	15'/30'	90	05:45-21:15
8	40'	47	05:53-19:21	40'	55	05:30-19:15	15'/30'	90	05:30-21:45

SAMEDIS & VACANCES									
Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois				Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
3	30'	66	05:30-21:45	30'-45'	49	05:30-21:45	30'-45'	49	05:30-21:45
5	40'	43	06:47-21:33	~ 40'	48	06:55-22:50	~ 40'	48	06:55-22:50
6	40'	38	07:15-19:15	30'	56	07:00-21:15	30'	56	07:00-21:15
8	40'	38	07:05-19:05	40'	40	07:00-19:45	40'	46	06:15-21:15

Contraintes scolaires

Les horaires ont été établis pour répondre aux besoins des établissements desservis par les lignes :

- **Ligne 5** : les collèges Michel Servet et Paul-Emile Victor, et le lycée des Glières. A terme, le nouveau collège de Vétraz-Monthoux sera intégré ;
- **Ligne 6** : les collèges J. Prévert et P. Langevin, ainsi que le lycée des Glières ;
- **Ligne 8** : les collèges Michel Servet et Paul-Emile Victor, et le lycée Jean Monnet. A terme, le nouveau collège de Vétraz-Monthoux sera intégré.

Les lignes secondaires : 4, 7 et 9

Itinéraires

Les itinéraires demandés au cahier des charges ont été respectés, avec une modification proposée sur la ligne 9 pour le réseau de décembre 2023 uniquement.

Ligne 9 : une légère modification proposée pour le terminus de la ligne 9 à Cranves-Sales en phase 2 (fin 2023 à fin 2025).

Le terminus s'établit à Paul-Emile Victor pour des raisons d'exploitation afin de permettre le retournement et la régulation. En effet, le retournement au niveau de la mairie est impossible en l'état.

En phase 3, la ligne 9 sera exploitée avec **en véhicules standards et en véhicules de petit gabarit** pour répondre aux conditions de circulation en montagne sur les courses prolongées à Lucinges. Nous proposons de **supprimer le doublon du matin sur la S3** puisqu'une partie des élèves pourra emprunter la ligne 9, notamment les lycéens.



Pour aller + loin :

- > **Un passage des lignes 3 & 4 par rue des Marronniers à Ambilly** (option disponible en annexe 30)

Ligne 4 : l'itinéraire de la ligne est modifié dans Ambilly pour tenir compte de la modification du plan de circulation (passage par la rue des Marronniers. Nous proposons de simplifier le nombre d'itinéraires en conservant le fonctionnement de janvier 2023 avec un terminus unique à Ville-la-Grand Eglise (suppression des courses partielles jusqu'à Prés des Plans). Cette évolution est en place depuis décembre 2021, sans aucune réclamation client. Par ailleurs, le prolongement jusqu'à Pas de l'Echelle Ecole est limité dans son volume actuel (matin, midi et soir). (**Annexe 30 « option L3-L4 Ambilly rue des Marronniers »**).

Volume d'offre

L'offre de la ligne 7 est augmentée dans les phases 2 et 3.

Cette augmentation est inverse aux évolutions intégrées dans la nouvelle offre de décembre 2021 (phase 1) dont le volume a été revu à la baisse en raison des faibles fréquentations observées sur ces lignes, en particulier en dehors des horaires scolaires.

PÉRIODE SCOLAIRE									
Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois				Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
4	45'/60'	32	06:20-19:10	30'	42	06:20-20:00	30'	60	06:25-21:00
7	30/60	31	06:55-19:35	30'/60'	48	05:20 -19:20	20'/30'	68	05:15-21:45
9	30/60	31	06:55-19:35	30'/60'	40	06:00-19:00	30'/60'	40	06:00-19:11

SAMEDIS & VACANCES									
Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois				Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
Ligne	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
4	45'/60'	30	07:05-19:10	45'	30	07:09 -17:25	45'	40	07:09-21:00
7	60	26	07:00-19:30	~ 45'	36	06:05-19:40	45'	40	06:05-21:35
9	60	26	07:00-19:30	60'	20	06:00-19:00	60'	20	06:00-19:00

Pour aller + loin :

Dans notre volonté de proposer un réseau TAC attractif et équilibré aussi bien pour les voyageurs que pour Annemasse Agglo, nous proposons plusieurs options d'évolutions disponibles en annexe 30 :

> Adapter le volume d'offre des lignes 4 et 7 pour permettre de développer la ligne 6

Le volume d'offre actuel des lignes 4 et 7 (offre de janvier 2023) est maintenu sur toute la durée du contrat afin de permettre un renfort d'offre sur la ligne 6 où les besoins voyageurs sont plus prégnants.

> Ligne 9 : économiser 1 véhicule pour exploiter cette ligne

Au regard du potentiel voyageur relatif sur cette ligne, une exploitation avec 1 véhicule est proposée en 2023. En décembre 2023, l'intervalle de la ligne est de 60 min de 6h30 à 19h. A partir de décembre 2025, la ligne est exploitée avec 2 véhicules (contre 3 en offre de base).



Pour aller + loin : une ligne 4 qui termine au téléphérique du Salève le samedi et pendant les vacances scolaires

(proposition disponible en option annexe 30)

Le samedi et pendant les vacances, nous proposons de prolonger la ligne 4 jusqu'au téléphérique du Salève. Après l'arrêt Veyrier-Douane, le ligne est prolongée jusqu'au pied du téléphérique. Un arrêt sera à aménager. Cette proposition peut être réalisée sans ajout de véhicule supplémentaire, en prenant sur le temps de battement.

Cette nouvelle desserte peut rencontrer un succès important en permettant un accès vers un lieu d'attraction du territoire.

Contraintes scolaires

Les horaires ont été établis pour répondre aux besoins des établissements desservis par les lignes :

- **Ligne 4** : les collèges J. Prévert et Michel Servet, ainsi que le lycée des Glières et celui de Jean Monnet ;
- **Ligne 5** : les collèges Michel Servet et Paul-Emile Victor, et le lycée des Glières. A terme, le nouveau collège de Vétraz-Monthoux sera intégré ;
- **Sur la ligne 9**, les horaires ont été établis pour répondre aux entrées et sorties de Paul-Emile Victor, du futur collège de Vétraz-Monthoux, et du lycée Jean Monnet.

Points spécifiques sur certaines lignes

> Ecole d'Etrembières à Pas de l'Echelle - Ligne 4

La desserte de l'école primaire d'Etrembières située au Pas de l'Echelle est actuellement réalisée avec la ligne 4. Nous proposons de la faire évoluer avec la création d'un service S5 réalisé en car. Cela s'explique d'une part pour des questions de sécurité pour les élèves grâce à un service en transport assis, et d'autre part, cela permet de ne pas générer de véhicule supplémentaire pour respecter cette contrainte.

> Nouveau collège de St-Cergues 2025 - Ligne 7

En phase 3, la desserte du nouveau collège de Saint-Cergues est possible dans les deux sens pour les entrées de 8h, sorties de 12h et 17h. La desserte de ce collège génère 1 véhicule supplémentaire.

> Collège de Vétraz-Monthoux - Ligne 9

En phase 3, la desserte du nouveau collège de Vétraz-Monthoux est possible dans les deux sens en lien avec les horaires du collège Paul-Emile Victor.

La ligne du dimanche : ligne DA

Itinéraire

L'itinéraire intégré au cahier des charges a été respecté.

Volume d'offre

SAMEDIS & VACANCES									
Ligne	Phase 1 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023 11 mois			Phase 2 1 ^{er} déc 2023 – 30 nov. 2025 2 ans			Phase 3 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029 5 ans et 1 mois		
	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude	Intervalle	Nb courses	Amplitude
DA	30'	52	06:48-20:40	30'	52	06:48-20:40	30'	52	06:48-20:40

Pour aller + : loin :

Une option services du dimanche Tango – L6

(Proposition non intégrée en offre de base, et détaillée en annexe 30)

La ligne DA est une ligne qui a peu évolué depuis plusieurs années. Dans la logique d'amélioration de l'attractivité du réseau TAC et ses développements prévus en décembre 2023 et décembre 2025, nous pouvons proposer de faire évoluer cette ligne en cohérence avec le renforcement de la hiérarchisation du réseau.

Notre proposition : la ligne DA est supprimée au profit de la circulation des lignes Tango et ligne 6. Ainsi, ce sont les mêmes lignes qui circulent tous les jours de la semaine.

La lisibilité du réseau est améliorée.

Cette proposition s'effectue à parc constant
(4 véhicules).

Les Unités d'œuvre

Tableau de synthèse des Unités d'œuvre (base années pleines 2023-2024-2026).

Réseau régulier Lignes régulières (hors TAD/TPMR et lignes scolaires)	Année 2023 DCE 2021+ DDCE 2023 (1 mois) 1 ^{er} jan 2023 – 30 nov. 2023	Année 2024 DCE 2023 1 ^{er} déc 2023– 30 nov. 2025	Année 2026 DCE 2025 1 ^{er} déc. 2025 – 31 déc. 2029
En propre			
Kms commerciaux	1 177 339	1 292 065	1 387 498
Kms totaux Bus	1 373 578	1 405 942	1 520 414
Sous-traitance			
Kms commerciaux	83 741	202 081	258 994
Kms totaux	100 873	272 426	332 647
TOTAL			
Kms commerciaux	1 261 080	1 494 146	1 646 492
Kms totaux	1 474 452	1 768 706	1 951 171
% kms sous-traités	6,8 %	15,4%	17,0%
Productivité			
% kms HLP	13,4%	14,4 %	14,5 %
% Battement commercial (semaine PS)	26,0%	22,0%	24,3%
Vitesse commerciale (semaine PS) Lignes régulières	16,46	18,14	18,22

La part des kilomètres commerciaux augmentent de 18 % entre la phase 1 et la phase 2, puis de 10% entre la phase 2 et la phase 3.

La part de la sous-traitance augmente dès décembre 2023 avec 15 % des kilomètres commerciaux sous-traités, pour atteindre 17% dès décembre 2025. La moyenne sur la durée du contrat est de 14%. Les détails de la sous-traitance (lignes, kilomètres, véhicules) sont indiqués en annexe du mémoire B11.1 « services sous-traités ».

Productivité

La productivité s'améliore au fil des phases :

- Une part des battements commerciaux en baisse ;
- Une vitesse commerciale qui augmente, telle que détaillée en annexe B11.2. Pour la ligne 6, cette évolution tient compte de la mise en place d'aménagements de voirie tels que présentés à l'annexe B11.3.

Le battement commercial reste néanmoins assez élevé, ce qui s'explique par plusieurs facteurs :

- L'alliance entre le respect des contraintes scolaires et l'approche d'horaires cadencés ;
- **Le cadencement des horaires** est intéressant commercialement pour les voyageurs mais il engendre davantage d'improductivité ;
- Le cadre imposé dans le cahier des charges avec un volume de courses par tranche horaire ;
- **Assurer la qualité de service pour les voyageurs** en intégrant une légère marge de sécurité pour pallier la très forte élasticité des temps de parcours. En effet, ces derniers sont aléatoires dans la semaine et sans possibilité à ce jour d'établir un modèle de régularité cohérent avec la réalité du terrain. Par exemple, la congestion peut être très forte un lundi, alors qu'aucun problème de congestion n'est constaté le lundi suivant.

Nous préférons donc privilégier la qualité de service en s'assurant de passer à l'heure au maximum pour les voyageurs plutôt que de proposer une offre optimisée mais qui en cas de forte congestion mettrait les bus systématiquement en retard. Cela nuirait à l'attractivité du réseau.

Notre offre s'appuie sur des véhicules qui sont en interlignage pour optimiser le nombre de véhicules nécessaires.

Enfin, la répartition de la production entre services en propre et sous-traités a été réalisée selon les principes suivants :

- **Maintenir la capacité du dépôt actuel** : au-delà des 30 véhicules du dépôt, les services sont confiés à la sous-traitance, ce qui supprime l'obligation d'aménagement de l'atelier et diminue le PPI de l'Agglomération ;
- **Ne pas sous-traiter de véhicules articulés** ;
- **Maintenir l'exploitation en propre de la ligne Tango**, la ligne structurante du réseau. Nous avons la même approche pour la ligne 5, lors de la phase 3, lorsqu'elle devient une ligne de TCSP.

L'intermodalité

L'intermodalité est un enjeu-clé des déplacements dans le bassin annemassien et plus largement à l'échelle du Pôle Métropolitain Genevois Français (PMGF). Le réseau TAC doit être **connecté aux réseaux voisins** pour rendre les déplacements simples et faciles.

Une offre de transport bien construite grâce à des **trajets rapides, facilités par des correspondances** et des lieux de correspondance bien organisés est indispensable.

Dans notre offre, nous veillons à permettre des correspondances dans des lieux identifiés suivants :

- **En gare d'Annemasse** avec le LEX, les TER et les lignes de cars pour les déplacements régionaux ;
- **En centre-ville d'Annemasse** avec le tramway T17 à l'arrêt Montessuit ;
- **En gare de Machilly** (LEX et TER) avec la ligne 7 et le TAD.

Notre objectif est de proposer le **maximum de correspondances possibles avec un temps compris entre 7 et 12 minutes**, avec une vigilance particulière sur les heures de franges matin et soir quitte à écorner légèrement le cadencement.

Il s'agit également de veiller à coordonner les réseaux pour qu'il n'y ait pas de doublons d'offre.

Nous souhaitons également entamer **un travail en collaboration avec les réseaux voisins** pour améliorer les liaisons sur le territoire et mieux intégrer les différentes offres. Par exemple, la desserte de Machilly est à étudier entre l'offre TAC et le futur réseau START de Thonon-les-Bains.

Ce travail permettrait une meilleure prise en compte des parcours clients et améliorerait **l'attractivité globale des services mobilités proposés à l'échelle du Pôle Métropolitain**.

TP2A, votre partenaire au quotidien et pour vos projets d'évolution d'offre

Nos réalisations communes

En 2021, TP2A a été force de propositions pour améliorer et concevoir une nouvelle offre, mise en place le 13 décembre.

Nous avons respecté les objectifs d'Annemasse Agglo pour, à ressources constantes :

- Améliorer la lisibilité de l'offre : horaires cadencés sur les lignes régulières tout en respectant les contraintes scolaires, nouvelle offre TAD... ;
- Mieux s'adapter aux besoins et usages des actifs : renfort sur la ligne 6, d'avantage de correspondances avec le Leman Express...
- Augmenter la vitesse commerciale globale, notamment en simplifiant les itinéraires et en maximisant l'utilisation des infrastructures de la ligne Tango.

Pour le nouveau contrat, TP2A continuera à être dans une démarche de co-construction pour accompagner Annemasse Agglo dans l'élaboration de sa politique de mobilité.

Pour les évolutions d'offres, Annemasse Agglo et TP2A peuvent également s'appuyer sur les équipes de la région ARAS ainsi que les experts de la BU France Suisse.

Côté Outils, RATP Dev dispose de plusieurs logiciels permettant d'analyser et de construire l'offre de transport, en l'adaptant aux usages et aux évolutions du territoire :

- **Citio** pour le suivi, entre autres, des fréquentations de d'exploitation ;
- **ATP**, un module d'Hastus pour l'analyse des temps de parcours ;
- **Géocompose**, un nouvel outil d'aide à la planification des réseaux (en option annexe 30).

GÉOcompose

Solution pour la planification des réseaux commerciaux

Analysez votre territoire

Où se trouvent votre population, vos emplois, vos générateurs de déplacements ? Analysez grâce à notre application les dynamiques de votre territoire. Comparez rapidement la desserte de votre réseau pour une prise de décision éclairée.



Comparez vos scénarios

Collaborez sur un même projet, définissez plusieurs scénarios et comparez-les sur différents critères : accès à l'ouvrage, desserte du territoire, temps de parcours. L'aidez en toute connaissance de cause !



Explorez vos idées

Tirez vos scénarios à leur jamais été aussi simple. Affichez votre réseau, ses caractéristiques et estimez en direct les impacts de ces évolutions : temps d'ouvrage, population, emplois, équipements desservis.



Communiquez

Pour un simple plan de déviation comme pour la présentation d'un tout nouveau réseau, capturez votre audience grâce à nos exports sur mesure : GIS, Excel, cartographie, pdf... Transmettez l'information clé en toute simplicité.



Pour aller + : loin : Geocompose est présenté en Option Annexe 30 « Geocompose ». Il pourra être utilisé chaque année dans le cadre des propositions d'évolution d'offres sur le réseau TAC.



Projet d'exploitation des lignes à vocation scolaire et du service de transport à la demande TAD

Les lignes scolaires

L'offre scolaire comporte 4 lignes en phase 1 (jusqu'au 30/11/2023) et 5 lignes en phases 2 (1/12/2023– 30/11/2025) et 3 (1/12/2025– 31/12/2029).

Il s'agit des 4 lignes existantes S1 à S4, ainsi qu'une nouvelle ligne S5 destinée aux écoliers d'Etrembières, à partir de la phase 2.

Compte tenu de l'ouverture à venir de nouveaux établissements, notamment les collèges de Saint-Cergues et de Vétraz-Monthoux, la desserte scolaire sera revue en cours de contrat. Ne connaissant pas la carte scolaire qui sera établie, nous ne pouvons pas faire de proposition à ce stade.

Maintien des lignes scolaires existantes

Les circuits S1 à S4 sont maintenus dans leur fonctionnement actuel tout au long du contrat. Le doublage existant de la S3 est maintenu pour la course du matin de 7:02 de Lucinges-Bas, avec un véhicule de 22 places en phase 1 et 2.

En phase 3, avec le prolongement de la ligne 9 à Lucinges, ce doublage est supprimé.

La nouvelle ligne S5 pour l'école d'Etrembières au Pas de l'Echelle

En phase 1, cette desserte est assurée par la ligne 4.

A partir de la phase 2 (fin 2023), cette nouvelle ligne permet de faire la liaison entre le centre-ville d'Etrembières et l'école située au Pas de l'Echelle.

La ligne fera 1 aller le matin et 1 retour le soir avec une arrivée pour l'entrée du matin à 08h30 et la sortie de 16h30. Elle circule les jours scolaires : lundis, mardis, jeudis et vendredis.

Cette ligne est proposée pour les deux raisons suivantes :

- **La sécurité** avec un transport assis pour les élèves de primaire ;
- **Une production optimisée** des moyens en propre, en évitant de générer un véhicule supplémentaire. Ces 2 courses (matin et soir) peuvent être absorbées en sous-traitance sans besoin de véhicule supplémentaire. Le matin, c'est un enchaînement de la S1. Le soir, le service est assuré par la sortie d'un véhicule qui ne faisait que du matin initialement.



Exploitation des lignes scolaires

Les lignes à vocation scolaire sont exploitées en sous-traitance avec des cars ainsi qu'un véhicule 22 place pour le doublage de la S3.

Lignes scolaires	Etablissements desservis	Nb courses	Doublages	Matériel	Exploitation
S1	Collège Jacques Prévert	1A / 1R	non	car	sous-traitance
S2	Collège Paul-Emile-Victor	2A / 1R	non	car	sous-traitance
S3	Collège Paul-Emile-Victor	1A (+ doublage*) 2R LMJV et 1R Me	oui	car + 1x22 pl. (doublage)	sous-traitance
S4	Juvénat : Collège P. Langevin Lycée des Glières / Lycée J. Monnet	1A 2R LMJV et 1R Me	non	car	sous-traitance
S5	Ecole JJ Rousseau (Etrembières)	1A / 1R	non	car	sous-traitance

*Le doublage est supprimé en phase 3, à partir de fin 2025.

> Unités d'œuvre

Phase 1 - réseau déc 2021 - 1 ^{er} déc 2022 – 31 déc. 2023 (11 mois)						
	S1	S2	S3	S4	S5	TOTAL
KCC	3 288	6 813	7 764	5 915	-	23 780
HLP	4 280	5 378	3 927	5 531	-	19 116
KT	7 568	12 191	11 691	11 446	-	42 896

Phase 2 - DCE 2023 - 1er déc 2023 – 31 déc. 2025 (Année Pleine)						
	S1	S2	S3	S4	S5	TOTAL
KCC	3 424	7 204	11 440	6 968	1 033	30 068
HLP	2 659	5 410	5 972	5 276	3 066	22 384
KT	6 082	12 614	17 412	12 244	4 099	52 452

Phase 3 - DCE 2025 - 1er déc 2025 – 31 déc. 2029 (Année Pleine)						
	S1	S2	S3	S4	S5	TOTAL
KCC	3 424	7 204	11 440	6 968	1 033	30 068
HLP	2 659	5 410	5 972	5 276	3 066	22 384
KT	6 082	12 614	17 412	12 244	4 099	52 452

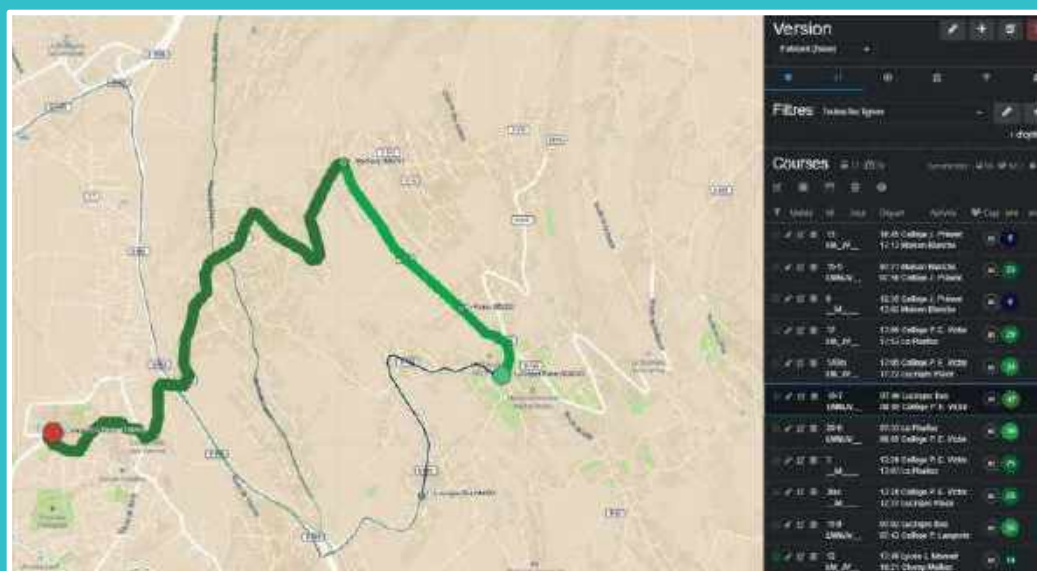
Pour aller + : loin : Un outil pour vous accompagner dans le suivi et la restructuration des lignes scolaires : GeoScol

L'outil GéoScol pourrait nous accompagner dans la définition de cette nouvelle offre scolaire.

A partir des données d'entrées (adresses des élèves et leur établissement rattaché, horaires des établissements, lignes scolaires existantes), l'outil permet de créer des circuits scolaires en mettant en avant des indicateurs clés

comme le temps de trajet, le remplissage du véhicule.

Si Annemasse Agglomération le souhaite, nous pourrions proposer cet outil au cours du futur contrat, pour un montant de 9K€/an (non intégré dans notre offre).





Le transport à la demande TAD TAC

Un tout nouveau fonctionnement qui doit faire ses preuves

Nos réalisations communes

Pour améliorer la lisibilité du service ProxiTAC, TP2A a proposé à Annemasse Agglo de revoir en profondeur le service en passant d'un Transport à la demande (TAD) zonal à un TAD en lignes virtuelles.

5 lignes ont été mises en place le 13 décembre, organisées en correspondance avec les lignes régulières du réseau et les modes lourds le cas échéant.

Nous proposons de maintenir ces services dans le fonctionnement mis en place en décembre.

Un retour d'expérience, au second semestre 2022, permettra de juger de l'efficacité de cette nouvelle offre et d'envisager les éventuelles adaptations utiles.

Périmètre desservi

Le TAD est mis en place sur les communes de Bonne Cranves-Sales, Etrembières, Juvigny, Machilly, Saint-Cergues, Lucinges et Contamine-sur-Arve (uniquement pour la desserte du CHAL).

Le TAD A dessert la commune d'Étrembières (La Grande Pièce, Mairie, Pas-de-l'Échelle). Il est connecté avec la ligne 4 aux arrêts Etrembières Mairie, les Îles, Veyrier Douane et Pas de l'Échelle Ecole.

Le TAD B remplace la ligne 7 entre les arrêts Altéa P+R et Machilly Gare à certains horaires. Ce service est en connexion avec la ligne Tango à Altéa P+R, ainsi qu'avec le LEX en gare de Machilly.

Le TAD C dessert les communes de Juvigny (Route de Paconinges), Saint-Cergues (Ancienne are, La Charrière), Cranves-Sales (Les Chemenouds, Route d'Armiatz, Lossy, Rosses) et Lucinges (Place, Route de Bellevue). Le service permet des connexions avec la ligne Tango, la ligne 7 et le TAD B à Altéa P+R.

Le TAD D dessert les communes de Cranves-Sales (Route d'Armiatz, Martigny, Lossy, Rosses) et Lucinges (Place, Route de Bellevue.). Ce service permet des correspondances avec les lignes 5 et 8 aux arrêts Bonne Centre, PAE de la Menoge, la Bergue et Collège Paul-Emile Victor.

Heures et jours de fonctionnement

> Les services TAD A, B, C et D

Heures de fonctionnement :

- De 5h30 à 19h du lundi au vendredi, avec 1 départ toutes les heures ;
- De 8h30 à 11h30 et de 13h30 à 18h le samedi, avec 1 départ toutes les heures.

Les grilles horaires proposées peuvent évoluer en cas de modification d'horaire sur les lignes régulières. L'objectif est d'assurer un service qui permettent les **correspondances à la fois pour le réseau TAC, mais aussi avec le LEX.**

> Le service TAD CHAL

Ce service fonctionne uniquement le dimanche pour desservir l'Hôpital Findrol. Il est **correspondance avec la ligne du dimanche DA à la gare d'Annemasse.**

8 courses sont proposées avec 4 allers et 4 retours. Le premier départ pour le CHAL est à 9h, à la gare, et le dernier retour quitte l'Hôpital à 17h.

Modalités de réservation et d'annulation

Les modalités de réservation et d'annulation sont identiques pour l'ensemble des services TAD du réseau TAC (A, B, C, D, CHAL et PMR). Elles sont détaillées dans le règlement de service TAD à l'annexe B25.2.

> Conditions d'accès

Le TAD est accessible à tous. Les mineurs de moins de 10 ans non scolarisés au collège doivent être accompagnés par un adulte à bord du TAD.

> Conditions d'utilisation

Le nombre de trajets par usager est de 2 par jour maximum (un aller-retour vaut pour deux trajets). La tarification TAC en vigueur s'applique aux services TAD du réseau TAC.

> Modalités de réservation et d'annulation

L'inscription au service et la prise de réservation est possible via l'un des **3 canaux de réservation proposés** :

- Téléphone au 0 800 00 19 53, du lundi au vendredi de 8h à 17h ;
- Site internet TAC ;
- Application mobile TAC Mobilités.

La réservation doit être faite au plus tard la veille du déplacement, jusqu'à un mois à l'avance.

Les déplacements pour les samedis, les dimanches, les lundis et les mardis en cas de lundis fériés, doivent se réserver le vendredi avant 17h. Si le vendredi est férié, les trajets sont alors à anticiper le jeudi, toujours avant 17h.

Au moment de la réservation, un SMS est envoyé. Un autre est également envoyé la veille du déplacement, puis 20 minutes avant l'heure exacte du rendez-vous. Enfin, **un SMS signalant l'approche du véhicule est envoyé 5 min avant l'heure de passage du véhicule.**

L'annulation est possible jusqu'à 2 heures avant l'heure prévue de départ. Elle se fait via les mêmes canaux que pour les réservations.

La modification ou l'annulation par l'exploitant est possible (pour des raisons d'organisation ou en cas de force majeure). Le voyageur est prévu au plus tard jusqu'à deux heures avant le déplacement par téléphone ou SMS.

> Sanctions appliquées pour les annulations tardives et les déplacements inutiles

Les annulations tardives et les déplacements inutiles liés à l'absence du passager peuvent donner lieu à des restrictions d'accès au service :

Type d'infraction (sur une année)	Sanction et avertissement
2 annulation tardives	SMS, email ou courrier de rappel
3 annulation tardives	Radiation du service pendant 1 mois
2 déplacements inutiles	SMS, email ou courrier de rappel
3 déplacements inutiles	Radiation du service pendant 1 mois

Exploitation des services TAD

Les services TAD B, C et D sont effectués en propre.

Le service TAD A, ainsi que le service TAD du CHAL sont sous-traités à des taxis.

Un pool de 6 véhicules est affecté aux services à la demande TAD et TAD PMR (3 véhicules pour le TAD, et 3 véhicules pour le service PMR).

L'ensemble des véhicules affectés aux services à la demande effectués en propre sont accessibles aux UFR.

> Unités d'œuvre

Services en propre	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Voyages TAD								
TAD C	3 029	3 180	3 339	3 406	3 474	3 509	3 544	23 479
TAD D	3 786	3 975	4 174	4 257	4 342	4 386	4 430	29 349
TAD B	2 019	2 120	2 226	2 270	2 316	2 339	2 362	15 653
Total	8 833	9 275	9 739	9 933	10 132	10 233	10 336	68 481
Courses TAD								
TAD C	2 019	2 120	2 226	2 270	2 316	2 339	2 362	15 653
TAD D	2 524	2 650	2 782	2 838	2 895	2 924	2 953	19 566
TAD B	1 683	1 767	1 855	1 892	1 930	1 949	1 969	13 044
Total	6 225	6 537	6 863	7 001	7 141	7 212	7 284	48 262
Kilomètres TAD								
TAD C	70 988	74 537	78 264	79 830	81 426	82 240	83 063	550 349
TAD D	83 587	87 766	92 154	93 997	95 877	96 836	97 804	648 022
TAD B	20 352	21 369	22 438	22 886	23 344	23 577	23 813	157 779
Kilomètres Totaux (KCC+HLP)	174 926	183 672	192 856	196 713	200 647	202 654	204 680	1 356 150
Kilomètres commerciaux	87 463	91 836	96 428	98 357	100 324	101 327	102 340	678 075
Kilomètres hauts-le-pied	87 463	91 836	96 428	98 357	100 324	101 327	102 340	678 075

Sous-Traitance Taxis	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Voyages							
TAD A	404	424	445	454	463	468	472
Chal'Express	101	106	111	113	116	117	118
Total	505	530	556	567	579	585	590
Courses							
TAD A	337	353	371	378	386	390	394
Chal'Express	96	101	106	108	110	111	112
Total	433	454	477	486	496	501	506
KCC							
TAD A	1 178	1 237	1 298	1 324	1 351	1 364	1 378
Chal'Express	1 267	1 331	1 397	1 425	1 454	1 468	1 483
Total	2 445	2 567	2 696	2 749	2 804	2 833	2 861
Km HLP							
TAD A	1 178	1 237	1 298	1 324	1 351	1 364	1 378
Chal'Express	1 267	1 331	1 397	1 425	1 454	1 468	1 483
Total	2 445	2 567	2 696	2 749	2 804	2 833	2 861
Km totaux							
TAD A	2 356	2 473	2 597	2 649	2 702	2 729	2 756
Chal'Express	2 534	2 661	2 794	2 850	2 907	2 936	2 965
Total	4 890	5 134	5 391	5 499	5 609	5 665	5 722
Coût							
TAD A	8 413 €	8 833 €	9 275 €	9 460 €	9 649 €	9 746 €	9 843 €
Chal'Express	4 320 €	4 536 €	4 763 €	4 858 €	4 955 €	5 005 €	5 055 €
Total	12 733 €	13 369 €	14 038 €	14 318 €	14 605 €	14 751 €	14 898 €



XE Mobility, l'outil de gestion des réservations et de planification des services à la demande

L'application XE Mobility de la société Simplificiti est notre outil de gestion des services à la demande (TAD et TPMR). Intégrée dans notre application MaaS TAC et notre site internet, elle permet :

- La réservation ;
- L'établissement des plannings ;
- L'envoi des feuilles de route aux conducteurs ;
- L'établissement de nombreuses statistiques.

01 Réserver

- Application client
- Réservation en ligne
- Réservation téléphonique

03 Dispatcher

- Système de dispatch

02 Conduire

- Application chauffeur

04 Contrôler

- Gestion des opérations : reporting, facturation, KPIs, paiement
- Supervision du dispatch

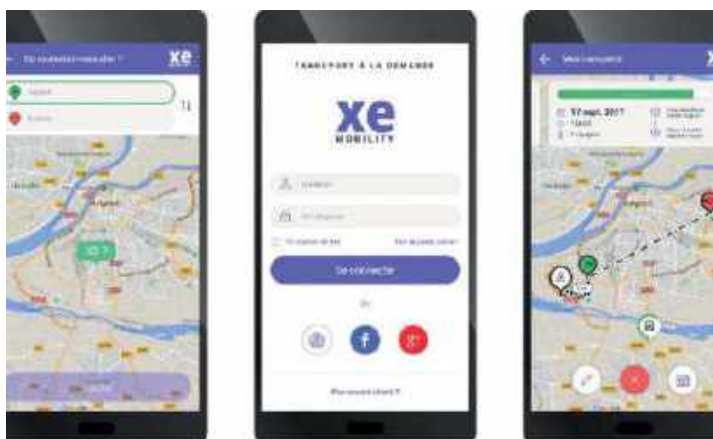
> Côté client : un parcours facilité

Une fois inscrit au service, le client peut immédiatement réserver sa première course en entrant son horaire de départ, son adresse de départ et d'arrivée et le nombre de passagers sur l'application.

Après avoir validé sa réservation, il reçoit un mail lui confirmant sa commande et lui rappelant (notamment) son créneau de prise en charge.

Au moment de la réservation, un SMS est envoyé.

Un SMS est également envoyé la veille et 20 minutes avant l'heure exacte du rendez-vous. Enfin, un SMS signalant l'approche du véhicule est envoyé 5 min avant l'heure de passage du véhicule.





> Côté exploitation

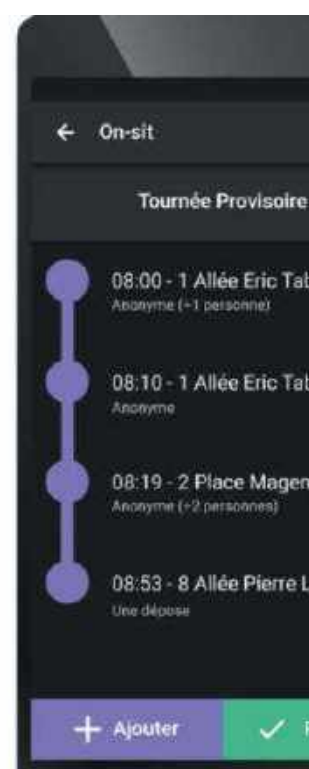
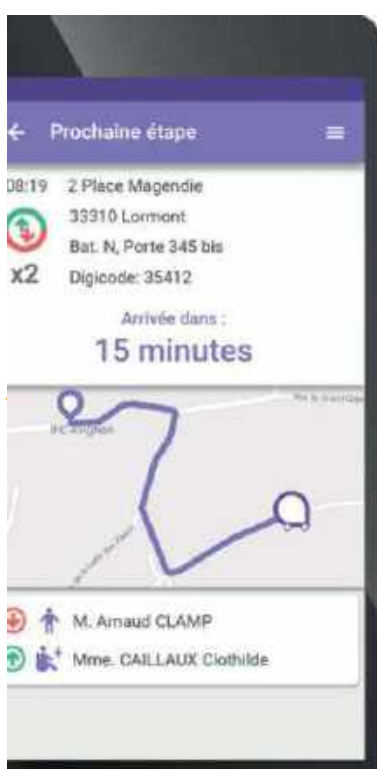
L'outil calcule en permanence les meilleures solutions pour optimiser les groupages. C'est pourquoi il propose quelquefois de légers décalages de courses pour grouper les clients au sein d'un même trajet.

Les horaires de passage aux points d'intérêts indiqués sur les fiches horaires sont quant à eux fixes. Seuls les horaires de prise en charge et de dépose proche du domicile varient éventuellement.

Finies les feuilles de route papier ! Les conducteurs reçoivent directement leur planning sur leur téléphone, avec des possibles changements jusqu'à la dernière minute.

Le back office pour gérer les opérations (dispatch, réservation, clients, conducteurs) permet aux exploitants de visualiser les véhicules, les enchaînements de courses tout au long de la journée, de repérer les retards en cours et les incidences sur les courses suivantes, d'avoir un état des courses réalisées et non réalisées.

L'outil permet enfin multitudes de statistiques avec édition de graphiques : par zone, par tranche horaire, par jour... qui alimentent nos reporting.



Projet de service de transport à la demande TAD PMR

Le Projet de service

Le service TAD PMR est un service de Transport à la Demande réservé aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap résidant sur le territoire d'Annemasse Agglomération.

Il permet de voyager entre deux adresses situées au sein des 12 communes de l'agglomération annemassienne :

- Du lundi au vendredi de 5h30 à 18h30 ;
- Le samedi de 8h30 à 12h30 puis de 13h30 à 18h.

A l'instar des services TAD en lignes virtuelles, nous proposons de maintenir le nouveau fonctionnement de ce service (mis en place en décembre 2021). Un retour d'expérience sera réalisé au second semestre 2022 pour juger de l'efficacité de la nouvelle offre. Cette occasion permettra de donner une perspective à ce service. Si le fonctionnement est bon, il sera maintenu. S'il ne convient pas, il sera revu pour répondre aux besoins des usagers ainsi qu'aux demandes d'Annemasse Agglomération.

Modalités de réservation et d'annulation

Les modalités de réservation et d'annulation sont identiques pour l'ensemble des services TAD du réseau TAC (A, B, C, D, Chal et PMR).

> Conditions d'accès

Pour utiliser le service TAD PMR, l'utilisateur doit s'inscrire préalablement, en transmettant un dossier de demande complet composé d'une fiche d'inscription et d'un bilan fonctionnel renseigné par le personnel médical (sous pli cacheté).

Le dossier d'inscription est à transmettre par voie postale à TP2A, Service Transport à la Demande PMR 6 rue des Biches, 74100 Ville-la-Grand.

Le service examine le dossier pour valider l'accès au service.

> Conditions d'utilisation

Le nombre de trajets, par usager et par jour, est de 2 maximum (un aller-retour vaut pour deux trajets). La tarification TAC en vigueur s'applique aux services TAD du réseau TAC.

> Modalités de réservation et d'annulation

L'inscription au service et la prise de réservation est possible via l'un des 3 canaux de réservation proposés :

- Téléphone au numéro gratuit 0 800 00 19 53, du lundi au vendredi de 8h à 18h ;
- Site internet TAC Mobilités ;
- Application mobile TAC Mobilités à partir de 2022.

La réservation doit être faite au plus tard la veille du déplacement, avant 17h, et jusqu'à un mois à l'avance. Les déplacements pour les samedis, les dimanches, les lundis et les mardis en cas de lundis fériés, doivent se réserver le vendredi avant 17h. Si le vendredi est férié les trajets sont alors à anticiper le jeudi, toujours avant 17h.



Au moment de la réservation, un SMS est envoyé. Un autre est également envoyé la veille du déplacement, puis 20 minutes avant l'heure exacte du rendez-vous. Enfin, un SMS signalant l'approche du véhicule est envoyé 5 min avant l'heure de passage du véhicule.

L'annulation est possible jusqu'à 2 heures avant l'heure prévue de départ. Elle se fait via les mêmes canaux que pour les réservations.

La modification ou l'annulation par l'exploitant est possible pour des raisons d'organisation ou en cas de force majeure.

Exploitation du service TAD PMR

Les services TAD PMR sont assurés en propre. Un pool de 6 véhicules est affecté aux services à la demande TAD et TAD PMR (3 véhicules pour le TAD, et 3 véhicules pour le service PMR). Les véhicules affectés aux services à la demande effectués en propre sont accessibles aux UFR.

Unités d'œuvre

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Nb voyages	15 163	15 315	15 468	15 623	15 779	15 937	16 096
Nb courses	9 783	9 880	9 979	10 079	10 180	10 282	10 384
KMS	142 482	143 907	145 346	146 799	148 267	149 750	151 248
KCC	92 613	93 539	94 475	95 420	96 374	97 338	98 311
HLP	49 869	50 367	50 871	51 380	51 894	52 413	52 937



XE Mobility, l'outil de gestion des réservations et de planification des services à la demande

L'application XE Mobility de la société Simpliciti est notre outil de gestion des services à la demande (TAD et TPMR). Les fonctionnalités de XE Mobility sont décrites au chapitre B12.

Les partenaires sur le territoire d'Annemasse Agglo

TP2A maintient des contacts réguliers avec les acteurs du Handicap et de l'inclusion sur le territoire d'Annemasse Agglo, notamment :

- L'association Espace Handi'Cap de Ville-la-Grand ;
- L'entreprise ATDP qui emploie des personnes en situation de handicap . Ville-la-Grand ;
- L'ESAT (Entreprise et Service d'Aide par le Travail) Nous Aussi de Vétraz-Monthoux.

Nous poursuivrons nos échanges réguliers avec les structures locales, à savoir :

- Un point mensuel avec l'association Handi'Cap de Ville-La-Grand ;
- Des points réguliers (a minima une fois par an) avec ces structures pour prendre en compte leurs retours et améliorer en continu notre service.

Les formations spécifiques de nos conducteurs

Tous nos agents susceptibles de réaliser des services de transport de personnes en situation de handicap suivent 3 formations spécifiques :

01 Formation «conducteur accompagnateur de personne en situation de handicap»

D'une durée de 28 heures, cette formation est suivie par tous nos conducteurs affectés au service TPMR Handi'TAC. Elle répond aux obligations de formation définies par l'accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur (Ministère du transport).

Son contenu est le suivant :

- Présentation de l'accord de juillet 2009 : L'accord et les obligations induites, les missions du conducteur accompagnateur ;
- Connaissance de la clientèle : les différents types de handicaps : moteur, sensoriel, psychique et/ou mental ;
- Les gestes et postures (prise en compte des fauteuils, sécurité du transport...) ;
- Porter secours : la maîtrise des 1^{ers} gestes d'assistance et secours ;
- Évaluation finale.

02 Sensibilisation à l'accueil des personnes en situation de handicap

Cette formation se déroule sur ½ journée et est dispensée avec la présence et le support de l'association APF. Ses objectifs sont les suivants :

- Distinguer les différents types de handicap et les difficultés spécifiques qu'ils entraînent pour l'usage des transports ;
- Comprendre et prendre en compte les contraintes, les besoins et les attentes des personnes en situation de handicap ;
- Adapter sa posture quant à l'accueil des voyageurs en situation de handicap ;
- Gérer des situations diverses de communication ;
- Faire face à des situations inhabituelles, voire conflictuelles liées à la présence d'une personne en situation de handicap/ Connaître les « bonnes pratiques ».

03 Formation Sauveteur Secouriste du Travail

Les conducteurs suivent cette formation, structurée en 2 temps :

- **Une formation initiale** : d'une durée de 14 heures, elle permet d'appréhender les éléments suivants :
 - Intervenir face à une situation d'accident du travail ;
 - Contribuer à la prévention des risques professionnels dans l'entreprise. Cette formation rend le SST plus conscient des conséquences de l'accident, plus motivé à adopter un comportement préventif et ainsi faire progresser la prévention dans l'entreprise.
- **Une formation de « Recyclage »** tous les 2 ans pour mettre à jour les compétences de SST au service de la prévention de l'entreprise, et continuer à intervenir face à une situation d'accident du travail.





Animation de la Maison de la Mobilité et du Tourisme et de PDME

L'organisation et les ressources

Les missions de la MMT



Un espace de services et de conseils

- Se renseigner
- Louer un vélo
- Prendre rendez-vous avec un conseiller
- Retirer de la documentation
- Accompagner les PRO avec un dispositif complet ;
- Promouvoir les solutions éco-mobiles via des campagnes ciblées et impactantes.



Un univers digital innovant

- Une application mobile MaaS
- Des tables & totem interactifs
- Des écrans d'information



Des animations (dans et hors les murs)

- La boutique mobile au cœur des communes
- Les ateliers d'information et de formations
- Des animations sur le parvis de la Gare d'Annemasse

Nos réalisations communes

La Maison de la Mobilité et du Tourisme est l'un des projets phares du précédent contrat pour Annemasse Agglo.

TP2A a participé activement à sa mise en place, notamment dans le cadre du choix des équipements digitaux présents (tablettes interactives et écrans) et de l'ouverture du Point Vélos.

Nous avons également travaillé avec l'Office du Tourisme, pour donner de la visibilité à la MMT, notamment dans le cadre d'opérations commerciales communes en 2021 (kit nouveaux arrivants, animation «innovations dans les transports» le 26 juin, ateliers contrôle et réparation vélos...).

Outil atypique et innovant, la Maison de la Mobilité et du Tourisme est une composante à part entière de la stratégie de conquête et d'information de TAC Mobilités.

Au cœur de la Maison, la Direction Marketing, Communication et Mobilité de TP2A est au plus près de ses clients. Ces derniers bénéficient, sur rendez-vous et auprès de leur conseiller mobilité, de services et de conseils sur mesure.

Train, bus, lignes régionales, transport à la demande, vélos, trottinettes, autopartage, covoiturage, parkings relais : **tous les services mobilité du territoire sont valorisés, voire commercialisés.**

La Maison de la Mobilité favorise **une intégration «sans couture»** pour garantir le succès de l'expérience voyageur.

Sa proximité avec l'Office du Tourisme des Monts de Genève facilite la conception des opérations de promotion et de sensibilisation à l'attention de cibles communes.

La Maison de la Mobilité et du Tourisme est ouverte du lundi au vendredi, de 8h à 19h, et le samedi, de 9h à 13h.

Les besoins en personnel d'accueil de la Maison de la Mobilité et du Tourisme sont :

- **Pour l'accueil TAC Mobilités, 2,3 ETP.** Nous avons aujourd'hui 2 ETP mais cet effectif était calculé sur la base d'une mutualisation du personnel d'accueil avec l'Office du tourisme, qui n'a finalement jamais été mise en pratique par l'Office du tourisme. Nous proposons donc de remettre à niveau cet effectif.
- **Pour l'accueil de la Vélostation, 0,3 ETP** en mutualisant avec l'accueil TAC Mobilités. Avec l'augmentation de la flotte vélos, cette ressource est nécessaire pour procéder aux locations vélos (l'opération dure entre 15 et 20 minutes : signature du contrat, prise en main, état des lieux du vélo...) Nous l'augmentons de 0,2 en juin 2025 lorsque la flotte vélos aura sa taille définitive. (cf. chapitre B15)

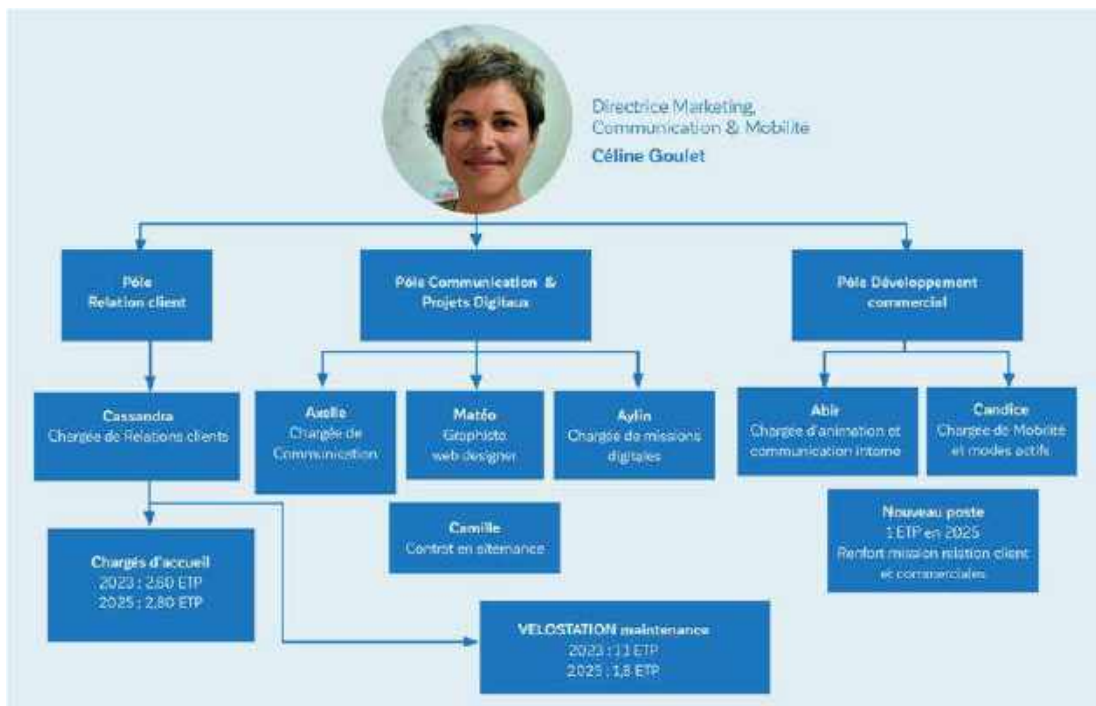
Pour la maintenance de la vélostation, nous portons le besoin en personnel de 0,7 ETP aujourd'hui à 1,1 en 2023 et 1,8 en 2025.

Nous mettons également à disposition un service client dédié, accessible via un numéro vert gratuit, pour toutes les questions relatives à la mobilité sur le territoire.

Ce service client est accessible du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00. Il est géré en sous-traitance par notre centrale régionale d'appels.



La direction de l'équipe marketing au cœur de la Maison de la Mobilité et du Tourisme



Céline Goulet

Directrice Marketing, Communication et Mobilité

- Définition de la stratégie, animation de la direction marketing.

Axelle Cantone

Chargée de communication

- Mise en œuvre de la communication grand public (définition et mise en œuvre de la stratégie réseaux sociaux, pilotage des plans médias) ;
- Gestion et mise en place de l'ensemble de l'information voyageurs (print, web, BIV...) ;
- Soutien aux missions animations commerciales.

Candice Magnard

Chargée de Mobilité et modes actifs

- Réalisation des Plans de mobilité entreprises ;
- Conseil aux particuliers ;
- Accompagnement à la valorisation des modes actifs sur le territoire ;
- Soutien aux missions d'animations commerciales.

Cassandra Delgado

Chargée de relation clients

- Gestion des contrats d'abonnements ;
- Réponses aux réclamations et demandes d'information et suivi des objets perdus ;
- Gestion et suivi des procès-verbaux ;
- Soutien en boutique.

Abir Tagane

Chargée d'animation et de communication interne

- Coordination, gestion et mise en place de l'ensemble des événements et animations commerciales terrain ;

- Gestion et animation du programme de fidélité ;
- Définition et mise en place de l'ensemble de la communication interne.

Aylin Yurtalan

Chargée de missions digitales

- Suivi des dossiers de développement digitaux : site internet, application, écrans prochains départs, tables tactiles, totem outdoor ;
- Soutien en boutique.

Matéo de Pernet

Graphiste, web designer

- Création et mise à jour des supports de communication clients. Permet une réduction de 20K€/ an de missions de graphismes sous-traitées ;
- Soutien en boutique.

Camille d'Amato

Contrat en alternance TP2A

- Suivi et animation des réseaux sociaux ;
- Soutien en boutique.

Nouveau poste en 2025

0,25 ETP renfort des animations commerciales et 0,25 renfort de la relation client

0,5 ETP renfort aux missions commerciales et digitales

Après la période de travaux, le planning d'animations terrains et digitales s'intensifiera pour atteindre les engagements de recettes.



Une nouvelle vision pour faire rayonner la Maison de la Mobilité et du Tourisme

Après 4 années d'animation de la Maison de la Mobilité et du Tourisme, nous identifions 2 pistes d'évolution :

La mutualisation d'un accueil commun

Nous avons proposé à la direction des Monts de Genève de créer **un seul guichet d'accueil global pour le tourisme et la mobilité**. En effet, la grande majorité des contacts au guichet « tourisme » concerne des questions de mobilité pour se rendre vers une destination déjà identifiée. L'office de tourisme développe année après année un travail de conquête et d'information digitale pour faire rayonner le territoire et se dirige **vers un office de tourisme 2.0**.

Ce projet de guichet d'accueil unique semble pour l'instant prématuré. Selon la direction des Monts de Genève, supprimer un bureau d'accueil physique « Office de tourisme » entraînerait en cascade les conséquences suivantes : perte de la « marque qualité », perte du classement de l'OT en catégorie 1, impossibilité pour la ville d'Annemasse de garder son classement en « commune touristique », perte du label « station de tourisme », perte de certaines subventions

Dans le cadre de notre réponse, nous proposons de **conserver le fonctionnement actuel** qui partage certaines responsabilités (comme détaillé dans l'annexe 3 du DCE).

Un équipement qui rayonne dans le Grand Genève, grâce au « Hub de la mobilité »

Pour développer l'innovation sur son territoire, Annemasse Agglomération a créé un « Hub de la mobilité ». Il est coanimé par l'incubateur Puls et le cluster Cara. Les missions du Hub sont les suivantes :

- Lancer les appels à projets innovants ;
- Sélectionner les projets pertinents pour le territoire ;
- Accompagner le développement des projets sur le territoire.

Le premier appel à projets a été lancé en avril 2021. Certains projets sont aujourd'hui à l'étude comme une solution de car sharing innovante ou une expérimentation d'écoconduite à destination des automobilistes.

L'innovation est un levier incontournable pour atteindre nos objectifs communs :

- Convaincre plus de voyageurs d'utiliser les transports publics, que ce soit régulièrement ou occasionnellement et ainsi augmenter les recettes ;
- Faire baisser les coûts supportés par la collectivité et ainsi diminuer les dépenses ;
- Augmenter durablement l'attractivité du territoire en facilitant les déplacements propres et efficaces pour tous, habitants et visiteurs.

À ce titre, TP2A sera disponible pour participer activement au « Hub de la mobilité ». Pour faire émerger l'innovation et aller encore plus loin, nous proposons en option, la création d'un LAB TAC.



En option, notre proposition : la création du LAB TAC

TP2A propose de contribuer au Hub et d'y apporter son expertise transport grâce à la création du «LAB TAC». L'objectif est de faire du Hub un véritable Laboratoire de la mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglo. Le LAB TAC aura 4 dimensions :



01 L'Observatoire de la Mobilité pour identifier les besoins du territoire

TP2A met à disposition ses données de mobilité, notamment celles de fréquentation du réseau, les résultats des enquêtes de satisfaction ou d'enquête diverses réalisées auprès des abonnés TAC et utilisateurs du services véloTAC.

Notre partenaire TPG partage les résultats de ses propres enquêtes de satisfaction, enquêtes OD et études personae réalisées sur son réseau.

Nous présentons une fois par an un « Observatoire de la mobilité » dont l'objectif sera :

- La présentation des analyses et tendances de la mobilité ;
- Le retour d'expérience des expérimentations menées sur le territoire ;
- Une analyse des expérimentations menées sur les réseaux RATP Dev.

Les participants à l'Observatoire de la Mobilité pourraient être : Annemasse Agglomération, Puls, Cara, TP2A, RATP Dev et TPG. Le PMGF pourrait également être invité pour partager et participer aux études sur un territoire élargi.

02 Le Comité de Sélection : Prospection et sélection des projets innovants

Les thématiques des appels à projets peuvent être identifiées à partir de « l'Observatoire de la mobilité », des irritants identifiés sur le réseau TP2A, des évolutions attendues par Annemasse Agglo...

Le Comité de sélection arrête la liste définitive des thématiques retenues par appel à projets. L'appel à projets est animé par Pulse qui, au sein du Hub de la mobilité, a l'expertise nécessaire.

1 appel à projet pourrait être réalisé chaque année.

Le Comité de sélection serait composé de : Annemasse Agglomération, Puls, Cara (dont TP2A est adhérent depuis 2021), TPG et le PMGF.

03 Rendre possible

l'expérimentation : le réseau TAC

TP2A permet aux projets sélectionnés d'évoluer du concept au prototype sur le réseau TAC. Notre objectif est de faire du réseau TAC un laboratoire d'expérimentations de services, pouvant être ensuite déployés à l'échelle du Grand Genève (réseau TPG et PMGF).

Ce déploiement permettrait d'assurer une continuité de services et une expérience fluide, pour les voyageurs, partout sur le territoire (accès au service, usage sur l'ensemble des territoires, paiement et partages éventuels de recettes...).

Exemple de projets pouvant être menés :

- *Des services de nouvelles mobilités, telles que présentées dans notre offre marketing : services de vélos et de trottinettes en libre-service ;*
- *L'opportunité d'une navette autonome entre la gare d'Annemasse et le terminus tram actuel à Parc Montessuit ;*
- *Le service OpenPayment ;*
- *D'autres offres mobilité, comme le service de véhicules à Hydrogène Stor-H qui pourrait être expérimenté pour la livraison du dernier km dans la zone de piétonnisation Annemasse ou un service de vélotaxi ;*
- *Le Service Mobility Box pour les entreprises du territoire (cf. offre marketing TP2A).*

En partenariat avec les membres du Hub, nous définirons un process d'expérimentation précisant :

- Territoire et durée d'expérimentations ;
- Populations cibles ;
- Modalités d'évaluation des tests ;
- Évaluation économique pour Annemasse Agglo ;
- Déploiement postérieur éventuel en cas de succès du test sur les réseaux frontaliers ;
- Retour d'expérience en cas d'échec du test.

04 La MMT : communiquer sur les projets

L'un des rôles de la MMT est d'être une vitrine de l'innovation sur les mobilités. Nous permettons aux projets sélectionnés de se faire connaître du grand public. Dans le cadre de l'«Agenda de la Mobilité» lancé en 2021 par TP2A, l'OT, et Puls, nous organisons déjà 2 fois par an un évènement auprès du grand public à la MMT et sur le parvis de la gare d'Annemasse.

Le fonctionnement du LAB TAC

> Une gouvernance claire :

La gouvernance serait portée par Annemasse Agglo, TP2A, TPG et RATP Dev, avec la tenue d'un conseil d'administration chaque année.

> Des ressources identifiées et dédiées :

- Les ressources TP2A : la gestion et l'animation du LAB seraient partagées entre la Directrice du réseau TAC et la Directrice Marketing assistées par un membre de l'équipe ;
- Un budget de 20 000€/an est prévu afin de promouvoir le dispositif et les innovations expérimentées sur le territoire ;

- Les ressources RATP Dev : Le responsable innovation de RATP Dev participe aux comités de pilotage de l'Observatoire de la mobilité. En outre, RATP Dev met à disposition des ressources du réseau innovation RATP Group ;
- Les ressources TPG : les TPG sont engagés à participer à hauteur de 30 000€, en temps de travail réparti entre divers services (marketing, organisation de l'offre, communication voire service informatique).

Le fonctionnement complet que nous proposons pour notre LAB TAC est précisé dans l'option Annexe 30 « Le Lab TAC ».

Les services proposés en matière de conseil en mobilité

L'organisation et les ressources

Afin d'encourager les changements de comportements en matière de mobilité, nous prévoyons un dispositif d'accompagnement «dans et hors» les murs de la Maison de la Mobilité et du Tourisme.

A l'instar de certaines enseignes qui proposent dans leur store des formations afin de mieux (et plus) consommer, **nos Ateliers Mobilité** traiteront, en 60-90 minutes, les thématiques suivantes :

- **Moi et ma Mobilité** : atelier «comment utiliser le bus», atelier «osons le bus» avec des angles différents (intermodalité, parcours client, voyager vers Genève...);
- **Thématique vélo** : atelier petite mécanique vélo, atelier «avoir confiance en ville», atelier «apprendre le vélo à assistance électrique» (VAE), atelier «construire et préparer son déplacement» ;
- **Atelier voiture** : en autopartage et covoiturage.

Des ateliers spécifiques sont organisés pour les collégiens et lycéens et des stands sont positionnés au plus proche des habitants (sur les marchés, dans les centres commerciaux...).

La cible des professionnels est traitée de façon plus fine et personnalisée, à l'aide des programmes de PDE/PDA détaillée plus loin.

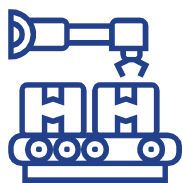
Nos engagements, en nombre d'actions et d'accompagnements, sont les suivants :

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Atelier Mobilités	5	5	5	8	8	8	8
Stand Mobile (marché, centres commerciaux...)	3	3	3	6	6	6	6
Salon des transfrontaliers	1	1	1	1	1	1	1
Salon des seniors	1	1	1	1	1	1	1
Mois du Vélo	1	1	1	2	2	2	2
Participation aux grands événements, en lien avec l'office de tourisme ou PULS par exemple	1	1	1	1	1	1	1
Rencontre avec le club ambassadeurs (des clients du réseau qui donnent leur avis sur les actions de TAC Mobilités et peuvent tester des nouveaux produits)	-	-	-	2	2	2	2
Rencontre avec les acteurs du PEM	2	2	2	2	2	2	2
Sensibilisation scolaires	30	30	30	30	30	30	30



TAC PRO, pour accompagner la collectivité dans la démarche PDME

TAC PRO, c'est :



30

entreprises sensibilisées sur la durée du contrat



1

conseiller mobilité dédié à **70%**



1 outil innovant issu de TPG PRO

Mobility Box



1

Un challenge régional pour booster la mobilité des actifs

Nos réalisations communes

Sur la durée du précédent contrat, TP2A a réalisé 15 plans de mobilité. Ce sont plus de 60 entreprises désormais accompagnées dans la gestion de la mobilité de leurs salariés.

Les entreprises représentent un formidable enjeu pour TAC Mobilités puisqu'elles génèrent du trafic potentiel, tant pour les trajets « actifs » domicile / travail que pour les trajets occasionnels.

Nous proposons de déployer le **programme «TAC Pro»** qui comprend une gamme de services destinés à promouvoir les offres de transport du territoire et à accompagner les entreprises dans la prise en compte de la mobilité de leurs salariés (en lien avec la loi LOM).

Nous allons plus loin en proposant **une démarche « sans frontière » en partenariat avec les TPG.**

Nous proposons de mettre en place un dispositif d'accompagnement opérationnel et dans la durée. Il est segmenté en fonction de la maturité des entreprises sur le sujet de la mobilité, afin de valoriser l'ensemble des solutions de mobilité du territoire et favoriser la promotion et l'utilisation des modes de mobilités durables, en lien avec Annemasse Agglo et le PMGF.

01 SENSIBILISER.

Pour les entreprises souhaitant initier une démarche sur le sujet de la mobilité, nous proposons un accompagnement en cinq temps, en lien avec Annemasse Agglo et le PMGF :

- Identification des entreprises selon leur typologie ;
- Diffusion d'une plaquette d'information sur les offres de mobilités (sur la zone concernée) et sur les évolutions réglementaires (document réalisé par le PMGF et édité par nos soins).
- Animation de deux journées par an et par entreprise accompagnée, pour promouvoir les offres et services du réseau TAC, proposer du conseil personnalisé aux salariés ou encore tester les vélos du service de longue durée.
- Organiser une rencontre annuelle inter-entreprises, avec les représentants institutionnels du territoire (Agglomération, Communes, CCI...). Cette rencontre de sensibilisation aux questions de mobilité durable et de partage d'expériences permet d'identifier les entreprises qui sont motivées pour lancer une démarche. Cette rencontre est également l'occasion de valoriser les initiatives. Cet échange de bonnes pratiques provoque une stimulation et crée un réseau de prescripteurs « Mobilités ».
- Animation : la constitution d'un réseau de référents mobilité dans les entreprises est un atout . Elle permet d'organiser des réunions régulières, à la MMT pour échanger sur les bonnes pratiques, voire tester des innovations...

en digitalisant l'accompagnement au changement et en proposant toutes les solutions de mobilité existantes à ce jour.



Grâce à des interfaces web ou smartphone, la Mobility Box collecte les besoins de mobilité auprès des usagers ou collaborateurs de l'entreprise (modes de transport utilisés, pénibilité ressentie temps de trajet trop long, fatigue, coût trop élevé, manque de stationnement, insécurité etc.) pour modéliser, grâce à un algorithme puissant, un ensemble de solutions alternatives parmi celles proposées sur le territoire (navette d'entreprise, coworking, home office, covoiturage, vélos et trottinettes à assistance électrique etc.).

Les composantes de la solution Mobility Box sont précisées à l'annexe B14.2.

02 DIAGNOSTIQUER,

Nous souhaitons perfectionner nos diagnostics en proposant la solution imaginée par les TPG :

La Mobility Box, supportée par la technologie Wever. Cette solution est gratuitement mise à disposition des entreprises d'Annemasse Agglomération.

La Mobility Box révolutionne les études de mobilité en engageant les communautés d'usagers dans la durée,



Quels résultats attendus ?

50%	3 mois	100%
de participation dès les premières semaines	pour produire le plan de mobilité et passer à l'action	des actions et solutions en lien avec les besoins exprimés

03 EXPÉRIMENTER ET ENTRETENIR LA DYNAMIQUE.

Nous proposons des tickets gratuits aux entreprises les plus matures et souhaitant concrétiser leur démarche de mobilité durable.

Au cours de nos ateliers dans les entreprises, nous faisons tester les vélos et trottinettes de notre gamme location longue durée. Les salariés séduits peuvent bénéficier d'une offre spéciale.

> L'animation territoriale avec les Vélotafeurs

Dans le cadre de notre démarche de Plans de Mobilité Entreprises et afin de dynamiser la pratique du vélo auprès des salariés, nous proposons d'animer annuellement un challenge vélo inter-entreprises.

Proposé à une dizaine d'entreprises chaque année, au printemps, ce challenge vise à créer de manière ludique une dynamique autour des mobilités douces parmi les actifs d'Annemasse Agglomération.

Son fonctionnement et ses modalités sont détaillés à l'annexe B14.3.

> Remise des documents PDM

Une fois le plan de mobilité finalisé, un document au format PDF est remis à Annemasse Agglomération et au PMGF pour validation finale. Ce document est une extraction des éléments intégrés à l'outil Mobility Box.

Il comporte les logos suivants : TAC Mobilités, Annemasse Agglo, PMGF, Ville respirable, Interreg.





Projet de services Vélos et Trottinettes

Nous envisageons l'offre de mobilités sur le territoire dans sa globalité : des transports collectifs aux mobilités actives, en passant par la mobilité servicielle (physique, digitale...).

Notre souhait est d'être un intégrateur de toutes les mobilités et le garant du développement de nouvelles solutions pour compléter l'offre actuelle.

Nos réalisations communes

TP2A a toujours accompagné Annemasse Agglo pour développer l'essor de la mobilité douce sur le territoire. Cela s'est traduit par :

- La mise en place du **point Vélo en 2019** ;
- Le lancement des consignes à vélos en 2020 et 2021, avec des campagnes adaptées pour rendre visibles et attractifs ces équipements. Il en ressort une évolution de l'usage boostée avec **+800% sur les abonnements consignes** ;
- L'évolution de la gamme tarifaire du service de location de vélos longue durée ainsi que le développement du nombre de vélos disponibles en 2021. Avec des campagnes d'informations ciblées et adaptées, il en ressort **+240% de location par rapport à 2020**.

Notre approche s'appuie sur le fait d'adapter le rythme de développement des services de mobilité complémentaires en 2 niveaux d'intervention :

- L'immédiat : des propositions déployées dans la 1^{ère} année de la DSP ;
- L'approche « Test and Learn » : le suivi de l'appropriation d'une nouvelle solution, sur des secteurs/publics cibles, pour les évaluer et adapter l'offre.

Le programme Vélostation d'Annemasse Agglo est porté **par l'identité VELOTAC** et comporte 4 volets. La nouvelle dynamique que nous souhaitons insuffler sera valorisée par **une plateforme dédiée intégrée au site TAC Mobilités** pour un parcours sans couture.



Longue durée
Vélos & trottinettes et
Point.Vélo



**Libre-service
(en option)**
Vélos & trottinettes



Parc à Vélos



Plateforme digitale

TP2A adhérent au cluster CARA de la région Auvergne-Rhône-Alpes



Depuis novembre 2021, TP2A est membre de ce cluster qui se déploie au sein du pôle européen de compétitivité. CARA fédère et anime **la filière des mobilités actives** pour les placer au cœur des systèmes de mobilité de demain (lobbying, projets collaboratifs, réseautage).

En tant que membre, TP2A a accès à un réseau de partenaires experts de la filière, participe aux groupes de travail ou aux webinaires mettant en valeur **les projets innovants et inspirants pour notre territoire.**

VELOTAC : Longue durée & le Point.Vélo

Depuis le lancement de la marque VELOTAC, en lien avec la voie verte et les aménagements dédiés, nous constatons une dynamique de la pratique du vélo. Aussi, nous proposons :

- **Une flotte 100% électrique,**
- **Un nouveau parcours clients digital** en plus de notre service à la Maison de la mobilité et du tourisme
- **Un logiciel de gestion et de suivi** du service.

Nous proposons un dimensionnement et une organisation pour amener le service de location à un niveau supérieur.

Les véhicules

La flotte actuelle (à fin 2021) est composée de 104 véhicules :

- 39 vélos à assistance électrique, dont 2 pliants et 2 cargos ;
- 20 trottinettes électriques ;
- 45 vélos classiques, dont 5 pliants.

Nous recommandons de **ne plus proposer les vélos classiques**. Leur taux mensuel moyen de location est de 5%. Cette désaffection s'explique par l'essor du VAE en France, technologie qui rend la pratique de vélo plus simple, accessible et confortable. Par ailleurs, le coût de location des vélos classiques n'est pas attractif par rapport au prix d'achat d'un modèle d'occasion pour des publics fragiles.

Afin de leur donner une seconde vie, nous avons étudié plusieurs solutions, permettant de mettre en avant une politique inclusive de services autour des mobilités douces.

Après étude, nous préconisons à Annemasse Agglo de céder la flotte de vélos classiques ou de la mettre à disposition (gratuitement ou à un coût symbolique) à des associations de réinsertion (pour qu'elles puissent les proposer, dans les mêmes conditions, à leurs bénéficiaires) ou à des associations pour faire des animations de vélo école. Ce point restera à valider par Annemasse Agglo.

Sur la base des recommandations de l'ADEME et de notre expérience du territoire et du service, nous proposons deux phases de développement du service.

- **Phase 1 (janvier 2023) :** augmentation de la flotte à 150 véhicules, pour offrir une alternative de déplacement pendant la période de travaux. Pour cela, nous suggérons l'acquisition de 71 VAE, dont 2 vélos spéciaux, et 20 trottinettes électriques. Ce premier palier permet d'atteindre la recommandation basse de l'ADEME et de répondre aux demandes des clients sur les VAE et les trottinettes électriques.
- **Phase 2 (avril 2026) :** augmentation de la flotte à **250 véhicules**, pour accompagner le lancement du nouveau réseau. Pour cela, nous suggérons l'acquisition de 80 VAE, dont 8 vélos spéciaux, et 20 trottinettes électriques. Ce second palier permet d'atteindre **la recommandation haute de l'ADEME.**

Évolution du parc de vélos et trottinettes électriques

(Le descriptif des vélos et trottinettes proposés figure dans l'annexe B15.1.)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Nombre de nouveaux VAE Arcade	69			75			
Nombre de nouveaux VAE Oklo	2			5	2	1	
Nombre de nouvelles trottinettes	20			20			
Taille totale de la flotte	150	150	150	250	252	253	253

Opérations et entretien

Une maintenance de qualité des vélos et une formation à leur utilisation sont essentielles pour :

- S'assurer de la satisfaction client (confort de l'utilisateur et taux d'adoption du VAE) ;
- Augmenter la durée de vie des vélos, des trottinettes et des batteries ;
- Limiter les besoins de maintenance curative.

L'accueil et la mise à disposition des vélos et des trottinettes ont lieu à la Maison de la Mobilité et du Tourisme (aux horaires d'ouverture précisés au B14) en optimisant les ressources d'accueil (+0,3 ETP nécessaire en phase 1 puis +0,2 ETP en phase 2). Les équipes utilisent le logiciel **Velogik**.

Concernant l'entretien, la maintenance et la gestion de la flotte nous prévoyons 1,1 ETP en phase 1 et 1,8 ETP en phase 2 qui inclut également le suivi des parcs à vélos (cf chapitre B15.3 Parcs à vélo). Le recrutement donnera la priorité à une personne en insertion professionnelle ou issu d'une structure locale comme Trait d'Union.

Le matériel est stocké à la fois à la Maison de la Mobilité et du Tourisme et dans un local dédié afin de répondre à l'enjeu actuel de stockage, à la montée en charge du service de location vélo longue durée et au développement du service vélos libre-service présenté plus loin.

L'utilisation **d'un fourgon et de deux vélos cargo** est prévue pour assurer les liaisons entre la Maison de la Mobilité et du Tourisme et le nouvel atelier. Ils permettront d'intervenir sur le terrain.

> La gestion de la fin de vie des batteries

Notre partenaire Arcade cycles intègre dans son offre un volet spécifique concernant le recyclage des batteries. Il participe à la filière volontaire de collecte et de **recyclage mise en place par Corepile**.

La Maison de la Mobilité et du Tourisme devient un « point de collecte » référencé, permettant d'assurer la récupération des batteries et leur prise en charge par Corepile.

Après collecte, ces dernières sont déchargées intégralement, démontées et broyées en composants recyclables (acier, fer, polymère) ou valorisables (nickel, cobalt...).



Afin de garantir un niveau de qualité des vélos et trottinettes tout au long du contrat, il est préférable de renouveler les batteries des véhicules.

En effet, **la durée de vie d'une batterie est d'environ 3 ans**. C'est pourquoi nous prévoyons en 2023 le renouvellement de 20 batteries pour les VAE actuellement dans la flotte, puis un renouvellement en 2026 et en 2029 pour l'ensemble de la flotte.

10 nouvelles batteries de trottinettes sont renouvelées en 2023. Afin de limiter l'impact environnemental de batteries neuves, nous prévoyons d'acquérir **des batteries reconditionnées par Doctibike**, entreprise située à Villeurbanne et experte dans le domaine (cluster MAD).

Le Point.Vélo

De façon itinérante, le Point.Vélo (au travers de la boutique Mobile ou lors d'animations sur le parvis de la gare) propose les prestations suivantes :

Prestations	Public/ Tarif réduit
Contrôle technique	10 € / 5 €
Gonflage	Gratuit
Marquage	5 € / 2 €

Le parcours client

01 Je m'abonne à la Maison de la Mobilité et du Tourisme, en ligne ou sur l'appli.



03 Je roule librement.
En cas de problème, je contacte TAC pour une réparation ou un échange. TAC me donne des bons plans de sorties à vélo...



05 Je clôture mon dossier et récupère ma caution. Je renouvelle mon contrat ou je suis conseillé pour m'acheter mon vélo.



02 Je récupère mon vélo à la Maison de la Mobilité et du Tourisme.

04 Je restitue mon vélo à la Maison de la Mobilité et du Tourisme.

> En fin de location, plusieurs options s'offrent au client :

- Il souhaite acquérir son propre vélo : un conseiller mobilité lui présente les différents revendeurs sur le territoire, ainsi que les possibilités de subvention (Aide à l'achat d'Annemasse Agglomération, Aide de l'état...).

Nous nous rapprochons des différents vélocistes du territoire pour construire des offres partenariales afin de proposer une remise sur l'achat d'un VAE à la suite d'une location de vélo via TAC Mobilités.

- Il souhaite renouveler son abonnement : il peut le faire dans le cas où il n'y a pas de liste d'attente et seulement pour une durée totale de 3 mois de location.

Retour d'expérience RATP Dev

> Accéder au service VELOTAC de façon dématérialisée

La dématérialisation des processus d'accès aux services constitue un accélérateur majeur qui accroît la visibilité, l'attractivité et l'efficacité des services. VELOTAC devient ainsi un service de référence et un puissant vecteur d'une image de qualité pour TAC Mobilités.

Dans le cadre du nouveau contrat de DSP, nous mettons en place **un nouveau guichet digital unique "VELOTAC"**, disponible depuis le site TAC Mobilités et l'application MaaS.

Ce service est disponible via un portail web et responsive dédié, accessible directement ou depuis le site TAC Mobilités. De plus, l'application mobile du MaaS d'Annemasse Agglomération fera également le lien vers cette plateforme.

Depuis avril 2021, le service Velocibus de la métropole de Brest (exploité par RATP DEV) facilite le processus de location de sa flotte (plus de 700 vélos) grâce à la saisie en ligne d'un formulaire regroupant l'ensemble des informations nécessaires.

En 6 mois, 70% des demandes de location ont basculé vers ce formulaire (370 formulaires enregistrés). Le nombre de consultations s'élève à 4 681 vues sur le site internet et 4 184 vues via l'application.

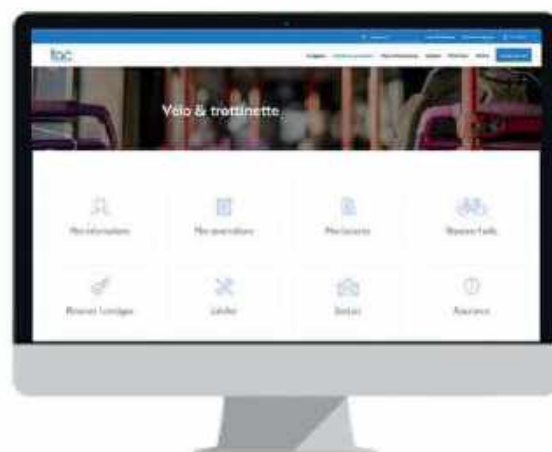
Depuis décembre 2021, l'intégralité du processus de location est dématérialisé, avec la possibilité de payer en ligne la location et la caution.



Velogik : une suite logicielle en mode SaaS intégrée

Notre solution de gestion et d'administration du service (vélo et consignes) permet d'assurer une organisation :

- **Opérationnelle** : activité commerciale, gestion du parc, maintenance, service après-vente, gestion d'atelier, stocks de pièces détachées, gestion des fournisseurs, facturation ;
- **Commerciale** : création d'un contrat, visualisation des disponibilités des vélos, des places de stationnement en temps réel. L'intégration est prévue dans notre site web et, sur étude, dans le cadre d'une intégration totale dans le MaaS (hors coût développement Conduent).
- **Un suivi garantissant un reporting de qualité** (nombre de locations par vélo et par type de véhicule, par consignes / nombre d'inscrits et nombre d'abonnés / taux de réparation...).



Des tarifs adaptés et attractifs

Nous proposons de **conserver la grille tarifaire actuelle**. Revue et simplifiée en juin 2021, elle ouvre le service à tous les habitants de l'Agglomération, avec :

- **Un tarif réduit** pour les abonnés TAC, Léman Pass ou Lihsa, CITIZ, abonnés mensuels et annuels TER (dans le périmètre du Léman Express) ;
- **Un tarif social** pour les personnes ayant un Quotient Familial inférieur à 800€ et pour les élèves et étudiants de 16 à 26 ans.

Nous maintenons le **dispositif de caution** (montant variable selon le véhicule loué et le profil du client), afin de couvrir des loyers non versés, des réparations pour dégradation anormale du vélo, le nettoyage au retour du vélo en cas de saleté anormale, les frais de remplacement du vélo en cas de perte ou de vol... L'assurance est à la charge du locataire.

	Vélo à assistance électrique		Vélo cargo		Trottinette électrique	
	Coût mensuel	Caution	Coût mensuel	Caution	Coût mensuel	Caution
Tarif social	20€/mois	500€	40€/mois	1 000€	10€/mois	
Tarif réduit	40€/mois	1 000€	60€/mois	1 500€	20€/mois	400€
Tarif plein	60€/mois		80€/mois		25€/mois	

VELOTAC – Options Le vélo en libre-service

Pour enrichir le bouquet de services de mobilité, nous proposons, en option, de déployer une offre de vélos en libre-service (VLS). Elle apporte un service immédiat au voyageur, avec **une offre digitale, moderne et écologique**.

Complémentaire à la location longue durée, elle permet de toucher une cible large : les touristes et les résidents, pour des déplacements de loisirs ou utilitaires, notamment transfrontaliers.

Cette option est détaillée en Option Annexe 30 « Service vélo en libre-service ».

Le service de Trottinettes en libre-service

Nous proposons, en option, **une expérimentation de 2 ans** pour le service de TLS (trottinette libre-service), avec notre partenaire Tier (leader de la trottinette en libre-service en Europe).

Ce service est une offre totalement complémentaire aux autres moyens de transports et surtout au réseau de bus. En effet, de nombreux actifs n'utilisent pas le réseau pour se rendre à leur travail du fait de l'éloignement de l'arrêt le plus proche de leur entreprise.

C'est pour faciliter **la gestion de ces «derniers mètres»** qu'une offre de location de trottinettes électriques prend toute sa justification.

Cette option est détaillée en Option Annexe 30 « Trottinettes en libre-service ».



Les parcs à vélos

Le stationnement est l'un des piliers pour développer la pratique du vélo. Il permet d'utiliser le vélo en intermodalité et comme solution pour le premier ou le dernier kilomètre.

Annemasse Agglomération a déjà mis à disposition 3 parcs à vélos sécurisés, pour un total de 280 places, dont l'accès est temporairement gratuit pour les abonnés du réseau TAC.

Ces parcs constituent la pierre angulaire de l'offre de stationnement vélo, permettant un usage en intermodalité avec le réseau urbain ainsi que le Léman Express et les trains régionaux. Nos préconisations pour leur plan de déploiement sont détaillées à l'annexe B15.3.

Nous préconisons d'installer, en 3 phases et à proximité d'arrêts et équipements stratégiques, **10 parcs à vélos sécurisés de 3 à 15 places chacun, soit 101 places supplémentaires. L'offre globale de stationnement sur le territoire d'Annemasse Agglo passe ainsi à 381 places.**

Pour fournir ces parcs à vélos supplémentaires, nous préconisons de faire appel à la société Altinnova, leader français dans la fabrication et la gestion de parcs à vélo connectés. Elle a fourni les parcs de la gare d'Annemasse. Afin de proposer l'offre la mieux adaptée à chaque lieu, tout en permettant d'adapter l'offre aux évolutions d'usage, nous proposons **2 modèles de parcs à vélos** selon le niveau d'usage projeté (projection tenant compte d'une localisation sur des P+R, plutôt utilisés par des automobilistes ou d'une localisation en centre-ville ou sur des emprises plus restreintes de notre point de vue) : le modèle Cigogne (capacité jusqu'à 20 places et pouvant être débloqué avec la carte OURA) et des box individuels en bout de ligne de bus.

Notre organisation

La visite hebdomadaire et l'entretien préventif des 3 parcs à vélos sont réalisés par notre technicien cycle, assisté de l'agent d'intervention sur les points d'arrêts. Au cours de ces visites, sera également vérifié le bon fonctionnement de la station de lavage vélos située sur le parvis nord de la Gare.

Ils utilisent MobiReport, notre solution qui permet de gérer, en temps réel, via une solution digitale (web et mobile), différents modules, parmi lesquels :

- Un référentiel complet de toutes les infrastructures ;
- L'organisation de la maintenance et de l'entretien des infrastructures aux arrêts.

Cet outil est également utilisé pour suivre l'entretien des poteaux et abris bus.

La maintenance corrective permet de réparer des dégradations d'une valeur de moins de 500€.

TP2A alerte Annemasse Agglo pour la prise en charge et la réalisation de la maintenance supérieure à 500€.

Un abonnement incitatif pour booster l'usage du vélo

Le service sera ouvert à tous

La vente des abonnements est effectuée à la Maison de la Mobilité et du Tourisme (aux horaires d'ouverture présentés au B14) et la réservation est possible en ligne via le site Web VéloTAC.

	Public	Mensuel	Annuel
Adulte non abonné		10€	60€
Adulte tarif réduit*		5€	30€
Jeune		5€	30€

*Tarifs réduits : Abonnés TAC, Léman Pass ou Lhsa, CITIZ



DOSSIER B

DOSSIER TECHNIQUE ET COMMERCIAL

CHAPITRE B2

PROJET COMMERCIAL

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DES SERVICES DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE
D'ANNEMASSE-LES-VOIRONS AGGLOMÉRATION



Sommaire

B2 PROJET COMMERCIAL	47
B21 Projet marketing et engagements de fréquentation	48
Les principes de la politique marketing	48
Nos cibles à séduire, convaincre et choyer	49
Le détail de notre stratégie de commercialisation	51
Détail de la stratégie de fidélisation	52
Les objectifs de développement de la fréquentation	53
B22 Plan de communication et d'actions pluriannuel	57
Le détail des actions de communication pour garantir le succès de notre positionnement marketing	57
Plan d'actions pluriannuel	62
Focus sur les actions sur les 3 premières années du contrat	64
B23 Dispositifs liés à l'information de la clientèle	66
La stratégie numérique pour informer le voyageur	66
La stratégie numérique pour une meilleure accessibilité des titres de transport	71
Les atouts, faiblesses et points de vigilance du développement du projet numérique ainsi que son impact sur les ressources	72
Le bon message, au bon moment !	73
B24 Dispositifs de lutte contre la fraude et en faveur de la sécurité des personnes et des biens	76
La prévention sécurité et la lutte contre la fraude	76
La sécurité sanitaire	76
B25 Les Règlements d'utilisation du service	85

B 2

PROJET COMMERCIAL



Projet marketing et engagements de fréquentation

Les principes de la politique marketing

La mobilité n'a plus de frontière !

Depuis 20 ans, TP2A est aux côtés d'Annemasse Agglo pour permettre à des milliers de voyageurs d'utiliser, chaque jour, une mobilité adaptée à leur profil.

Au fil des années, nous nous sommes adaptés. Nous avons innové pour proposer aux habitants une offre variée de services à la mobilité. Nous sommes heureux du travail accompli ensemble et souhaitons aujourd'hui apporter un nouveau rayonnement au territoire.

À vos côtés, nous proposons de **créer des expériences inédites pour chacun** : utilisateurs réguliers TAC Mobilités, voyageurs occasionnels ou encore automobilistes qu'il s'agit de convaincre. À chaque moment clé, nous souhaitons apporter **plus de fluidité, de simplicité et d'audace** pour réenchanter les mobilités du territoire.

Cette expertise se situe à 2 niveaux : **la connaissance du territoire et la connaissance des clients.**

Nous proposons dans cette nouvelle offre de service, des services personnalisés, de haute qualité, pour convaincre et accompagner chaque voyageur dans ses déplacements du quotidien.

Nos convictions pour augmenter le nombre de voyages de 57% sur le futur contrat

> Partager le bon message, au bon moment

Avec l'arrivée des travaux sur le territoire, TP2A s'engage dans une communication fiable et sur-mesure. Nos agents de terrain et nos solutions digitales facilitent le voyage au quotidien.

Après les travaux, le développement du territoire (piétonisation du centre-ville, prolongement tramway et nouveau BHNS) ouvre une nouvelle étape dans notre stratégie de notoriété, de conquête et de fidélisation. Elle vise à reséduire, remercier et récompenser les voyageurs.

> Reconnaître la pluralité des voyageurs

Riche des nombreuses données disponibles en France et en Suisse, des enquêtes et études terrain, du club des Ambassadeurs ainsi que des outils digitaux, nous faisons émerger de nouvelles propositions, de nouveaux besoins et adaptons nos messages et notre stratégie :

Passer de l'information de masse à la reconnaissance des pluralités et à l'individualité des voyageurs, pour une mobilité ultra-personnalisée.



> Développer une vision sans frontière de la mobilité

Notre partenariat historique avec les TPG prend une nouvelle forme pour conquérir de nouvelles cibles, communes à nos deux réseaux qui, aujourd'hui comme demain, répondent aux enjeux démographiques et écologiques du grand Genève.

Les nouveaux services de mobilité, les connexions aux pôles d'échanges, les services clientèles et la stratégie de conquête évoluent pour accompagner les changements de comportements dans une démarche « sans frontière ».

Nos cibles à séduire, convaincre et choyer

Pour répondre aux objectifs de recettes et de fréquentation, certaines cibles sont identifiées et prioritaires car elles représentent un fort levier de croissance. Elles nous ont également inspirés pour le projet d'animation, de conquête et de fidélisation. Nous pourrions les résumer de la façon suivante :

	<p>Les entreprises et les actifs, frontaliers, intra-muros ou de passage <i>"Se déplacer au quotidien, c'est évident avec TAC Mobilités"</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • 30 PDM sur la totalité du contrat • Des ateliers d'information et de test vélo/trottinettes pour sensibiliser les salariés • La Mobility Box : l'outil des TPG à l'attention des professionnels pour analyser et booster la mobilité des salariés • Le challenge interentreprises vélo/TAF
	<p>Les scolaires et étudiants Primaires, CM2, étudiants <i>"Le Permis Voiture n'est pas un Must !"</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le permis Mobilité : la révolution de la sensibilisation des scolaires. Sur le territoire d'Annemasse, on ne passe plus son permis voiture en priorité mais son permis Mobilité !
	<p>Les touristes en transit ou pour quelques jours <i>"Je visite de la famille à Gaillard et je me déplace où et quand je veux, entre Évian, Thonon, Le Salève et Genève"</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier, réserver et valider son trajet avec une application mobile fiable et de qualité • Événements conjointement organisés avec l'office de tourisme Les Monts De Genève • Un package avec le téléphérique du Salève : Transport bus + aller-retour en téléphérique • Des tables/totems interactifs mis à jour pour mettre en valeur le tourisme grâce à la mobilité
	<p>Les habitants abonnés ou non abonnés <i>"Le bus, le vélo libre-service, ou l'autopartage, la mobilité s'adapte à mes besoins à l'instant T et j'aime ça !"</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une stratégie commerciale commune avec les tpg : • Une stratégie digitale commune qui garantit d'être visible lors des changements d'habitudes de vie : les nouveaux quotidiens • La semaine de la mobilité valorisée ensemble pour une visibilité maximum dans le Grand Genève • Un programme de promotion pour valoriser les nouveaux modes (vélos libre-service, trottinettes, P+R, parcs à vélos) • TAC Proximité, le programme de conquête terrain qui se lance à la rencontre du territoire et des communes (boutique mobile et ateliers mobilité dans la Maison de la Mobilité et du Tourisme) • Le club des Ambassadeurs, le nouveau réseau de testeurs de TAC Mobilités • Une information voyageur terrain et digitale qui répond aux nouveaux standards de consommation : immédiateté et simplicité
	<p>Les cibles fragiles personnes à mobilité réduite, seniors <i>"Tout devient plus simple, on se laisse transporter !"</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des ateliers à la Maison de la Mobilité et du Tourisme pour accompagner les cibles plus fragiles tels les seniors ou les PMR • Une refonte du site internet pour un accès simplifié aux informations et à l'achat des titres

Notre promesse pour ce nouveau contrat afin de concrétiser notre positionnement et nos engagements :

“À Annemasse, à Thonon, à la Roche-Sur-Foron, au Salève, à Genève ; en bus, en auto-partage, en vélo ou en trottinettes, ma mobilité est sans frontière...”

Pour réaliser cette promesse et toucher nos cibles, nous nous appuyons sur les 4 piliers de notre démarche marketing :

Programme d'étude et de prospective



INNOVER

Entendre et analyser les nouveaux besoins, faire émerger de nouveaux services, s'adapter, proposer des services et s'ancrer encore plus dans une dynamique prospective.

> Cf Pièce B14

Stratégie de conquête



SE RENCONTRER

Au détour du club des Ambassadeurs, en ville ou à la Maison de la Mobilité... Susciter l'échange, l'écoute, le conseil, convaincre. Faire du transport une nouvelle expérience positive.

> Cf Pièce B22

Stratégie info voyageur et commercialisation



RESTER ZEN

Une expérience voyageur soignée qui rend les trajets du quotidien inévitablement simples.

> Cf Pièces B22- B23

Stratégie de fidélisation



NE PLUS SE QUITTER

Etre reconnu et remercié pour utiliser les mobilités du territoire. Un message, une invitation qui va créer une émotion : se sentir accompagné, accueilli, attendu.

> Cf Pièces B22- B23



Le détail de notre stratégie de commercialisation

L'augmentation de la part du digital dans le réseau de vente est incontournable. Elle permet :

- Une plus grande accessibilité aux titres et donc une augmentation des ventes ;
- Une rentabilité accrue, liée à des canaux de distribution moins coûteux en fonctionnement ;
- Un parcours client enrichi : en amont ou pendant son déplacement (itinéraire, achat), le client trouve facilement l'ensemble des informations dont il a besoin.

Toutefois, notre offre prévoit un ensemble de canaux adaptés aux besoins et habitudes des différentes cibles mentionnées.



Chrystalle, la digitale Millénaire

Chrystalle a 25 ans. Elle est réceptionniste dans un hôtel à Gaillard. Son abonnement est dans son téléphone. C'est un abonnement M-Ticket, facile à recharger tous les mois, quand elle veut, où elle veut.

Le E-commerce, comment ça marche ?

Notre offre prévoit une interface Airweb/Conducteur pour offrir un parcours client dématérialisé de qualité. Le compte utilisateur entre la e-boutique et l'application est le même.



Saphire, aime sourire

Saphire a 46 ans, elle travaille dans un EMS à Genève. Ce qu'elle aime c'est le contact. Elle préfère acheter ses titres de transport chez un revendeur, près de chez elle. Parfois, elle se rend aussi à la Maison de la Mobilité et du Tourisme, en sortant de la gare.



Batiste, le touriste

Batiste a 34 ans et vit au Luxembourg. Il vient visiter de la famille à Vétraz-Monthoux. Il paie directement dans le bus avec sa carte bleue. C'est trop facile!

> Poids des ventes par canal

Canal de vente	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
MMT	35%	34%	33%	32%	31%	30%	30%
Eboutique et application	9%	11%	13%	15%	17%	18%	20%
DATT	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%
Conducteur	15%	14%	13%	12%	11%	11%	9%
Dépositaire	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Pour aller +loin : l'open paiement

L'open paiement permet de payer avec sa carte bancaire, sans contact, directement à bord, garantissant plus d'accessibilité et un parcours voyageurs fluide et sans contrainte ! Les correspondances sont gérées. Le client peut imprimer son reçu depuis une page web sécurisée.

Retour d'expérience RATP Dev : Mis en place en 2020 dans notre filiale de Brest, l'open paiement représente aujourd'hui 31% des ventes de titres occasionnels.

L'open paiement est estimée avec les coûts du fournisseur Conducteur (non inclus dans notre offre - chiffre à affiner) :

Coût d'investissement	Il n'est pas nécessaire de prévoir de nouveaux équipements. L'implémentation du logiciel : 270 000€
Coût de fonctionnement	Minimum facturé de 36 000€/ an Frais bancaire à prévoir en sus. Minimum facturé : 3 000€



Détail de la stratégie de fidélisation

La relation client doit être fondée sur la réactivité, l'efficacité et la transparence. Notre stratégie de fidélisation consiste donc à apporter une réponse rapide et qualitative au client, mais aussi de le récompenser pour sa fidélité. Cette stratégie se traduira au travers des mesures décrites ci-dessous.

My TAC	Le dispositif est composé des outils de marketing relationnel et d'information temps réel. My TAC propose des newsletters, un système d'alerting par sms et un logiciel de suivi des réclamations. Des campagnes d' emailing personnalisées prédéfinies cibleront une nouvelle base de données client plus complète et segmentée.
Jeux Concours en partenariat avec les commerçants locaux	À l'occasion de la Saint-Valentin ou de Noël, nous organisons des jeux concours sur les réseaux sociaux en faisant gagner des lots des commerçants du territoire.

Pour aller plus loin : TAC +

Ce programme de fidélisation reconnaît les voyageurs de TAC Mobilités et les valorise. Il encourage l'usage de TAC Mobilités, puisque le client est gagnant à chaque voyage. Il fait évoluer les comportements (usage des mobilités douces, le geste de validation...). Il accroît la connaissance client, de ses habitudes de mobilité.

Complet, il prend en compte une dimension transactionnelle (l'achat d'un titre de transport) et comportementale (la validation d'un titre ou l'usage d'un mode).

Les points cumulés sont échangés par le client contre deux types de cadeaux (en lien avec la mobilité et le territoire) dans la boutique du programme :

- La dotation pour soi-même : le voyageur s'offre un cadeau (1 semaine de location de VAE...) ;
- La dotation pour autrui : il transforme ses points en don pour des associations identifiées par le réseau.

Ses informations personnelles sont accessibles sur le site web et l'application mobile, avec un espace « utilisateurs ». Il visualise les points cumulés et peut les dépenser dans la boutique du programme.

Chaque membre peut parrainer d'autres voyageurs et bénéficier de points supplémentaires.

Les membres du programme bénéficient d'un plan d'animation dédié : nouveautés en boutique, participation à des jeux concours, opérations commerciales pour cumuler encore plus de points. Chacune des actions fait l'objet d'un suivi pour mesurer son efficacité. Le taux de rétention et l'évolution du taux de fréquentation, font partie des indicateurs retenus pour réaliser ces mesures.

Cette solution est estimée avec les coûts suivants (non inclus dans notre offre à ce stade – chiffrage à affiner):

Coût de fonctionnement	<ul style="list-style-type: none">• Licence logiciel : 8 000€ /an• Dotation cadeaux : 10 000 à 15 000€/an selon le nombre d'abonnés au programme• Campagne de lancement : 5 000 €
------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Les objectifs de développement de la fréquentation sur le réseau TAC

Sur les lignes régulières et scolaires

Ce qu'il faut retenir en ce qui concerne nos engagements de fréquentation :

- Un modèle sur-mesure qui garantit la fiabilité de nos prévisions ;
- Un effet de la crise sanitaire jugulé en début de DSP ;
- Une nette progression de la fréquentation : **+57% en 2029** par rapport à 2023 soit un taux de croissance annuel moyen de **• 6,7%/an sur la durée du contrat** ;
- **4,2M de validations** sur le réseau TAC en fin de contrat.

> Évolution de la fréquentation sur le périmètre TAC Annemasse

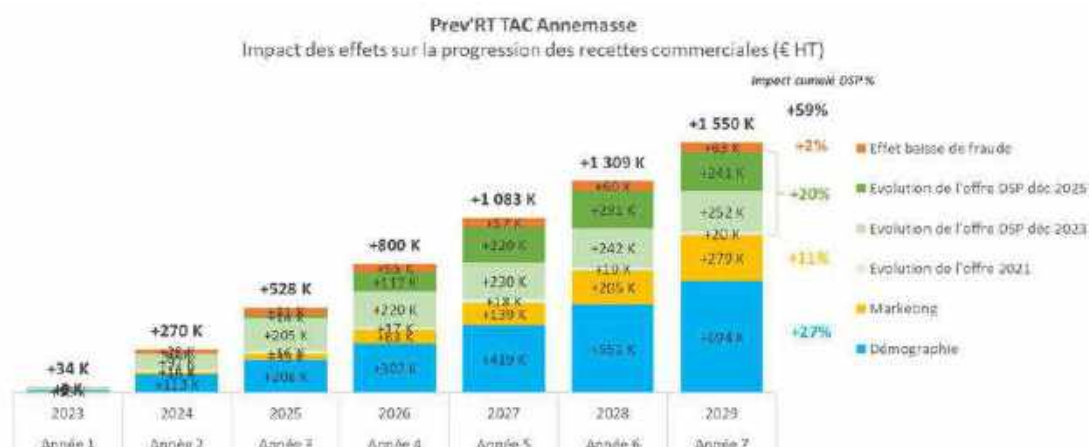
Sur le périmètre du réseau TAC Annemasse, nous prévoyons, à l'horizon 2029, près de **4,2 millions de voyages**, soit une augmentation de près de **+ 57% par rapport à 2023**.



NB : Si le CEP nous invite à renseigner une évolution du trafic basé sur une règle de clé de mobilité (via la formule fréquentation titre $x = \text{volumes de ventes titre } x \times \text{clé de mobilité titre } x$), nous choisissons ici de ne présenter que l'estimation de fréquentation réelle basée sur la billetterie. En effet, l'estimation via clé de mobilité trouve son sens sur des réseaux dépourvu de système billetterie ce qui n'est plus le cas du réseau TAC.

> Nos hypothèses et leurs impacts sur la croissance des fréquentations

Afin d'établir cette prévision, différentes hypothèses ont été retenues. L'impact de chacune d'elles sur l'évolution des validations est détaillée dans l'histogramme ci-dessous :



Impact des évolutions de l'offre :

Nous estimons qu'il demeurera en 2023 un reliquat de l'effet évolution d'offre de la rentrée 2021.

Ensuite, nous avons intégré à nos prévisions deux phases successives de hausses d'offre kilométrique au cours de la prochaine DSP :

- Hausse de l'offre KCC à partir de décembre 2023 : +19 %
- Hausse de l'offre KCC à partir de décembre 2025 : +10 %

Nous avons appliqué à ces hausses kilométriques une hypothèse d'élasticité de l'offre à 0,6 :

- Impact de la hausse de l'offre KCC à partir de décembre 2023 : **+11,4%**
- Impact de la hausse de l'offre KCC à partir de décembre 2025 : **+9,0%**

L'ensemble de ces hausses kilométriques génèreront **+513K voyages supplémentaires à horizon 2029**, soit une hausse de **+20% par rapport à 2022**.

Impact de l'évolution démographique :

Notre hypothèse de croissance démographique se base sur l'évolution annuelle moyenne des données de recensement de population Insee constatée sur le territoire d'Annemasse Agglo au cours des dernières années, soit **+3% par an**.

Nous estimons que cette tendance devrait se poursuivre au cours de la prochaine DSP.

La croissance démographique génèrera **+694K voyages TAC supplémentaires** à horizon 2029 soit une **hausse de +27% par rapport à 2022**.

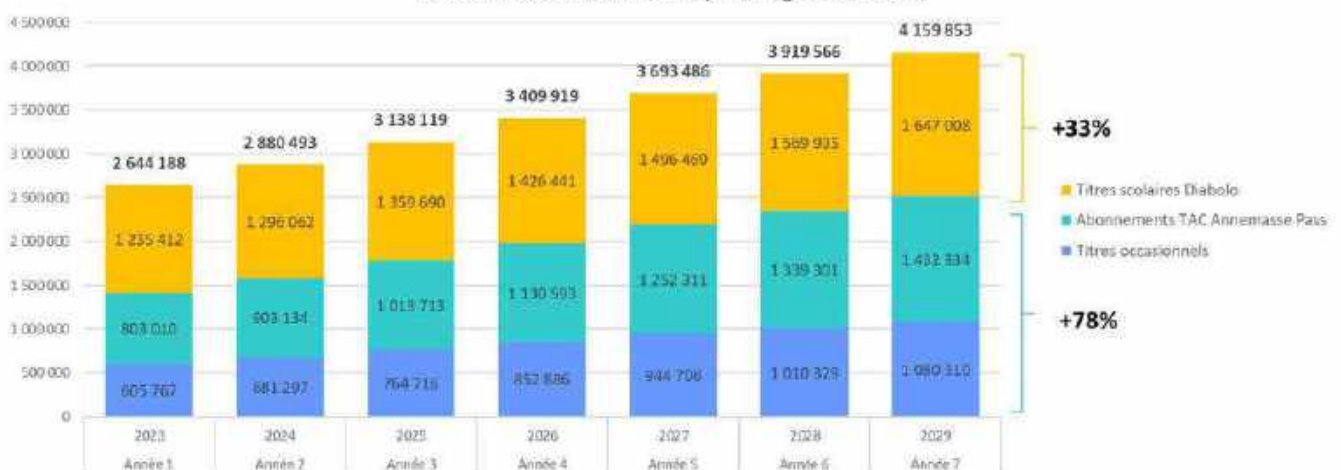
Impact de la politique marketing et commerciale : Le programme de fidélisation et de conquête clients prévu pour la prochaine DSP fait partie des axes forts de notre offre (cf. pièce B21). Nous estimons que ces actions permettront de générer **+279K voyages TAC supplémentaires** à horizon 2029 soit une hausse de **+11% par rapport à 2022**.

> Évolution des validations par famille de titre

Nous estimons que le trafic de la gamme commerciale (titre occasionnels et abonnements) aura une croissance plus forte que le trafic scolaire, qui est moins dépendant de l'évolution de l'offre ou des effets de la politique marketing.

Ainsi le **trafic scolaire augmentera de 33% entre 2023 et 2029** tandis que le trafic commercial augmentera de **+78%** entre 2023 et 2029

Evolution des validations TAC par catégories de titres



> Évolution des validations par ligne

L'observation de la fréquentation par ligne par le biais de notre outil Citio Analytics, nous a permis de conjecturer la répartition du trafic validé par ligne sur la prochaine DSP :

Evolution des validations par ligne	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
TANGO	1 002 961	1 089 809	1 183 317	1 279 307	1 376 280	1 439 725	1 506 182
T3	374 246	406 653	441 544	477 362	513 547	537 221	562 019
T4	136 815	148 663	161 418	174 512	187 740	196 395	205 461
T5	330 301	358 902	389 696	421 308	453 244	474 138	496 024
T6	437 844	475 758	516 579	558 484	600 817	628 514	657 526
T7	176 502	191 785	208 241	225 133	242 199	253 364	265 059
T8	260 231	282 765	307 027	331 933	357 094	373 556	390 799
DA	32 573	35 393	38 430	41 547	44 697	46 757	48 915
S1	11 504	12 500	13 573	14 674	15 786	16 514	17 276
PROXI	11 362	12 346	13 405	14 493	15 591	16 310	17 063
TPMR	14 957	16 252	17 647	19 078	20 535	21 471	22 462
Total	2 789 296	3 030 827	3 290 877	3 557 832	3 827 520	4 003 964	4 188 784
Traffic JOB moyen	9 618	10 451	11 348	12 268	13 198	13 807	14 444

D'ici la fin de la prochaine DSP le réseau TAC devrait générer **plus de 14 000 validations par jour**.



Plan de communication et d'actions pluriannuel

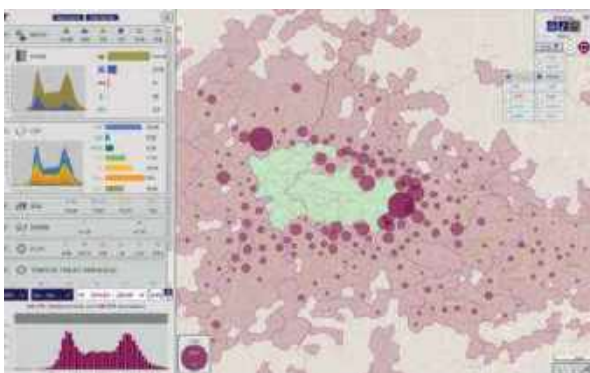
Le détail des actions de communication pour garantir le succès de notre positionnement marketing

01 Innover (programme d'étude)

- > Participer au Hub de la mobilité
- > Le LAB (en option)

Faire émerger des nouvelles mobilités, des nouveaux services en lien avec le cluster CARA et PULS et le soutien opérationnel de RATP Dev et des TPG.

Animation et promotion du dispositif pour faire rayonner le territoire et la Maison de la Mobilité et du Tourisme (cf chapitre B14)



> Veille e-réputation

Écouter pour analyser et piloter la réputation digitale afin d'adapter la communication et les services.

1 bilan par an



> Le enquêtes

Satisfaction clients

Entropy (en option) : un programme d'intelligence artificielle qui s'alimente et synthétise les différentes données démographiques, mobilité et GPS du territoire pour proposer une modélisation annuelle des déplacements.

1 enquête de satisfaction tous les 2 ans, à partir de 2023

02 Se rencontrer (programme de conquête)

> Un programme de conquête inédit conjoint avec les TPG



La Mobility Box : adaptation du programme dédié aux entreprises, développé par les TPG et étendu pour les entreprises d'Annemasse Agglo.

Un travail commun annuel pour optimiser le SEA (référencement digital payant). Le programme «Nouveaux Quotidiens» analyse les mots clés pertinents afin de capter de nouveaux voyageurs lors des moments de vie qui peuvent conduire à repenser son mode de déplacement au quotidien : déménagement, nouvelle formation, naissance etc.... Le programme d'étude et la stratégie sont réalisés avec les TPG. Le budget de promotion est propre à chaque réseau.

Campagne de communication conjointe avec les TPG lors de la semaine européenne de la mobilité pour valoriser l'offre territoriale (valorisation digitale et écrans tramway).

Participation des TPG lors des **clubs d'ambassadeurs** du réseau à la Maison de la Mobilité et du Tourisme.

Amélioration de la notoriété,
+30% de fréquentation de la e-boutique TAC

> TAC PRO : cibler les actifs du territoire

Animations PDM : un budget qui prévoit l'animation de sous-traitant pour intervenir lors de séminaires ou d'animation terrain en entreprise.

Challenge VéloTAF : dès 2025, un challenge inter-entreprise pour dynamiser la pratique du vélo en entreprise sous la forme d'une compétition.

La Mobility Box en lien avec les TPG.

30 PDM sur l'intégralité du contrat

> TAC PROXIMITÉ : présents sur le terrain

Ateliers vélos, seniors à la Mobilité à la Maison de la Mobilité et du tourisme.

Ateliers sur le terrain avec la boutique mobile : animations sur les marchés, au tiers-lieu culturel La Bulle, dans les centres commerciaux.

16 actions terrains en moyenne par an

> Les mobilités actives

Programme de communication (print et digital) dédié :

- Chaque année, pour valoriser l'offre VELOTAC (les vélos en location, les vélos et trottinettes libre-service. Plan de lancement et communication au fil du contrat).
- Aux P+R : chaque année : street marketing, conquête digitale pour toucher les habitants exogènes au territoire.
- Au nouveau réseau de 2025 : programme complet d'information et promotion. À cette occasion la **nouvelle ligne de BHNS se nommerait SAMBA et donnera du rythme à TANGO !**

Les P+R sont utilisés à 80% de leur capacité dès 2026



> Stratégie digitale de conquête

Stratégie et définition d'une ligne éditoriale hebdomadaire sur les réseaux sociaux (facebook, instagram, twitter et linkedin), animation et production de visuels.

SEA, SEO, DISPLAY : stratégie digitale d'optimisation du site web et achat d'espace publicitaires digitaux lors des campagnes.

Amélioration de la notoriété,
+30% de fréquentation de la e-boutiqueTAC
vs 2021.

> Nouveaux habitants

Nous achetons chaque année un fichier « Médiapost » ciblant les personnes qui viennent d'emménager sur le territoire d'Annemasse Agglo. Nous leur adressons un kit « nouveaux arrivants », constitué d'informations sur les services de mobilité du territoire et d'un guide sur les principales curiosités réalisé par l'OT.

> Évènements et partenariats

Participation à la semaine de la Mobilité : affichage en ville, promotion, animations terrains. Promotion du challenge de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Opération GreenBus : conversion des trajets des voyageurs sur une semaine en points anti-carbones. Les points sont cumulés pour contribuer à des projets de plantation d'arbres en France par l'ONG

« Reforest'Action ». 500 validations = 1 arbre planté. Objectif de planter environ 100 arbres chaque année. Cette action sera proposée dans le cadre de la semaine du développement durable ou de la mobilité.



Le Mois du vélo : animation du parvis de la gare, showroom partenaires, balades vélos en lien avec l'office de tourisme.

Le Bus de Noël circule sur l'agglomération et transporte les plus jeunes, accompagnés de leurs parents, vers un spectacle. Organisation par une association locale.

Valorisation du territoire et de l'image de
marque du réseau





> Les scolaires et étudiants

Communication chaque année en juin pour anticiper la rentrée de septembre.

Accompagnement chaque année de la rentrée scolaire: offre promo et jeu concours.

Atelier CM2 transformé en juin 2025 en « Permis Mobilité » : l'apprentissage de la conduite des voitures est formalisé et socialisé à travers l'obtention du permis de conduite. Cette socialisation participe à l'ancrage fort de la voiture. Nous proposons donc de transformer les ateliers CM2 en passage de permis « Mobilité », avec un test et la remise d'un permis Mobilité.

Dans nos promotions à l'attention des scolaires, nous tenons compte des nouveaux établissements de Saint-Cergues et Vétraz-Monthoux.

+20% de réinscriptions chaque année avant le 31 juillet.



> Sensibilisation

Campagne d'affichage et digitale anti-fraude pour sensibiliser sur les conséquences d'un voyage fraudé. Réalisée tous les 2 ans.

Campagne d'affichage et digitale pour sensibiliser les usagers et non usagers au **partage de la route (voiture/piéton)** après le prolongement du tramway (dès fin 2025) puis chaque année.

A l'occasion des 8 nouveaux bus et 10 véhicules TMR, **1 campagne de sensibilisation sur la thématique de la transition énergétique et écologique en 2023.**

Améliorer la notoriété pédagogique du réseau.

03 Rester zen & 04 Ne plus se quitter (programme d'information voyageur et de fidélisation)

Ces actions sont détaillées dans la pièce dédiée aux dispositifs d'information à la clientèle (B23).

> MY'TAC

My'TAC regroupe les dispositifs d'informations et de relation client :

- **Un outil de relation client** incluant une newsletter 1 x par mois.
- **Les SMS envoyés** pour signaler des retards ou déviations.
- Un outil qui permet d'envoyer une réclamation ou une suggestion.

> TAC FIDÉLITÉ

- **Partenariats avec 10 commerçants** pour faire bénéficier nos abonnés de réductions et offres exclusives.
- **Jeux concours** et partenariat avec les commerçants (St Valentin, Pâques, Halloween, Soldes).

> CLUB DES AMBASSADEURS

Création d'un club d'utilisateurs/ambassadeurs, composé de 10 à 12 clients du réseau, de différents profils et qui s'engagent dans cette démarche pour au moins un an.

2 réunions sont organisées par an (test des nouveaux services, des nouvelles campagnes de communication, retour sur expérience de voyages sur le réseau). Les membres du club s'engagent également à animer positivement les commentaires des réseaux sociaux.



Plan d'actions pluriannuel

Enjeu n°1 : promouvoir la marque mobilité du territoire

 Période de réalisation de l'action

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
ANALYSER LES BESOINS, FAIRE ÉMERGER ET VALORISER LES INNOVATIONS	Enquête satisfaction	Clients TAC							
	Veille e-reputation	Tous publics							
CONQUÉRIR DE NOUVEAUX CLIENTS	TAC PRO								
	Mobility Box (avec les tpg)	Entreprises							
	Animations PDM	Entreprises							
	Challenge Vélo'TAF	Entreprises							
	TAC PROXIMITE								
	Ateliers vélos	Tous publics							
	Ateliers séniors	Seniors							
	Boutique Mobile (centres commerciaux, marchés)	-							
	Permis Mobilité (animation scolaires)	Scolaires							
	STRATEGIE DIGITALE								
	Animation réseaux sociaux	Tous publics							
	Nouveaux quotidiens (avec les TPG)	Non client TAC							
	SEA SEO Display	Non client TAC							
MISE EN AVANT DE L'OFFRE GLOBALE TAC MOBILITÉS	CAMPAGNES DE PROMOTIONS								
	VELOTAC & MOIS DU VELO (incluant VLD)	Tous publics							
	Transition énergétique	Tous publics							
	P+R	Habitants du territoire et exogènes							
	Semaine de la mobilité (avec les TPG)	Tous publics							
	Opération Greenbus	Clients TAC							
	Le bus de Noël	Tous publics							
	Promotion du nouveau réseau	Tous publics							

Enjeu n°2 : préserver les recettes

■ Période de réalisation de l'action

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
FIDÉLISER NOS CLIENTS	TAC Fidélité	Clients TAC							
	Jeux Concours	Clients TAC							
	Club des ambassadeurs	Clients TAC							
GÉNÉRER DES RECETTES	Lutte contre la Fraude	Clients TAC							
	PLV à la MMT	Clients TAC							
	My TAC (newsletter, sms, contact client)	Clients TAC							
COMMUNIQUER/ ANIMER LES CANAUX DE DISTRIBUTION	Animation des dépositaires	Dépositaires							
	Mise en valeur des canaux de vente digitaux	Clients TAC							

Enjeu n°3 : renforcer l'ancrage sur le territoire

■ Période de réalisation de l'action

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
METTRE EN AVANT LA RICHESSE DU TERRITOIRE	Balades vélos organisées avec l'OT	Tous publics/ touristes							
	Partenariat Téléphérique du Salève	Tous publics/ touristes							
	Mise en avant des événements du territoire	Tous publics/ touristes							
CRÉER DES PARTENARIATS	Commerçants centre-ville	Commerçants							
	Club des acteurs du Parvis de la gare	Acteurs parvis							

Focus sur les actions sur les 3 premières années du contrat

Enjeu n°1 : promouvoir la marque mobilité du territoire

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	SUPPORTS	2023	2024	2025
ANALYSER LES BESOINS, FAIRE ÉMERGER ET VALORISER LES INNOVATIONS	Enquête satisfaction	Clients TAC	Prestation	12 000 €	- €	12 000 €
	Veille e-reputation	Tous publics	Prestation	3 000 €	3 000 €	3 000 €
CONQUÉRIR DE NOUVEAUX CLIENTS	TAC PRO					
	Mobility Box (avec les tpg)	Entreprises	-	interne	interne	interne
	Animations PDM	Entreprises	Sous-traitant animation sur site, impression	12 000 €	12 000 €	12 000 €
	TAC PROXIMITE					
	Ateliers vélos	Tous publics	Goodies, sous- traitant animateur	1 000 €	1 000 €	1 000 €
	Ateliers séniors	Seniors	-	interne	interne	interne
	Boutique Mobile (centres commerciaux, marchés)	-	Impression PLV, goodies	500 €	500 €	500 €
	Permis Mobilité (animation scolaires)	Scolaires	Goodies et nouveau dispositif: impression de 5 jeux et 1 jeu digital, dès 2025	500 €	500 €	1 900 €
	STRATEGIE DIGITALE					
	Animation réseaux sociaux	Tous publics	Achats d'espace et création de visuels	20 000 €	25 000 €	20 000 €
	Nouveaux quotidiens (avec les tpg)	Non client TAC	Achats de mots clefs	20 000 €	20 000 €	20 000 €
	SEA SEO Display	Non client TAC	Achats d'espace	2 000 €	2 000 €	2 000 €
	MISE EN AVANT DE L'OFFRE GLOBALE TAC MOBILITÉS	CAMPAGNES DE PROMOTIONS				
VELOTAC & MOIS DU VELO		Tous publics	Print, radio, affichages et animations	14 000 €	6 500 €	6 500 €
Référent accueil LABEL VELO		Tous publics	Coût labélisation	- €	200 €	- €
Transition énergétique (nouveaux véhicules)		Tous publics	Visuels, event presse	1 000 €	-	-
P+R		Habitants du territoire et exogènes	Stat digitale (mots clefs) + streetmarketing	2 000 €	2 000 €	2 000 €
Semaine de la mobilité (avec les TPG)		Tous publics	Print, radio, affichages et animations	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Opération Greenbus		Clients TAC	-	inclus budget semaine mobilité	-	-
Le bus de Noël		Tous publics	Habillage d'un véhicule et visuel promo	2 000 €	2 000 €	2 000 €
Promotion du nouveau réseau		Tous publics	Dispositif complet de communication	-	-	20 000 €

Enjeu n°2 : préserver les recettes

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	SUPPORTS	2023	2024	2025
FIDÉLISER NOS CLIENTS	TAC Fidélité	Clients TAC	Digital, affichage bus et MMT	Interne	Interne	Interne
	Jeux Concours	Clients TAC	Digital, affichage bus et MMT	Interne	Interne	Interne
	Clubs des ambassadeurs	Clients TAC	Collations et goodies	500 €	500 €	500 €
GÉNÉRER DES RECETTES	Lutte contre la Fraude	Clients TAC	Print, radio, affichages	6 000 €	-	6 000 €
	PLV à la MMT	Clients TAC	Print	1 200 €	1 200 €	1 200 €
	My TAC (newsletter, sms, contact client)	Clients TAC	Licence logiciel et coût SMS	12 171 €	12 171 €	12 171 €
COMMUNIQUER/ ANIMER LES CANAUX DE DISTRIBUTION	Animation des dépositaires	Dépositaires	-	Interne	Interne	Interne
	Mise en valeur des canaux de vente digitaux	Clients TAC	Digital, affichage bus et MMT	Interne	Interne	Interne

Enjeu n°3 : renforcer l'ancrage sur le territoire

OBJECTIFS	ACTIONS	CIBLES	SUPPORTS	2023	2024	2025
METTRE EN AVANT LA RICHESSE DU TERRITOIRE	Balades vélos organisées avec l'OT	Tous publics/ touristes	-	Inclus dans opération VELO TAC	Interne	Interne
	Partenariat Téléphérique du Salève	Tous publics/ touristes	-	-	Interne	Interne
	Mise en avant des événements du territoire	Tous publics/ touristes	-	Interne	Interne	Interne
CRÉER DES PARTENARIATS	Commerçants centre-ville	Commerçants	Achats de produits pour jeux concours tac	1 000 €	1 000 €	1 000 €
	Club des acteurs du Parvis de la gare	Acteurs parvis	-	Interne	Interne	Interne

Dispositifs liés à l'information de la clientèle

Depuis 2016, TP2A accompagne Annemasse Agglomération dans son ambitieuse volonté de fournir une information digitale fiable, innovante et de qualité ainsi qu'une commercialisation des titres 24h/24h 7j/7. Nos outils sont modulables pour garantir une expérience client adaptée aux nouveaux modes de consommation.



La stratégie numérique pour informer le voyageur

Notre stratégie numérique, pour Annemasse Agglomération, s'appuie sur 3 axes :

- Acquisition.** L'offre de mobilité est plus lisible et l'information plus fiable : application, site web, twitter, BIV, tables et totem interactifs, écrans d'infos, temps réel sur Google, les horaires sont tous alimentés par le même canal et mis à jour en même temps.
- Expérience.** Le parcours d'achat et de réabonnement est simplifié : il est facile de choisir et **d'acheter le titre de transport adapté à ses trajets ou à ceux de sa famille.**
- Fidélisation.** Une gamme de services, dans le quotidien du voyageur, pour simplifier et **enrichir son expérience de mobilité.**

Pour cela, nous mettons à disposition de l'Agglomération, **un puissant écosystème digital** : site web, app, e-boutique, e-ticket, mobiliers interactifs, outil de gestion de la relation clientèle, outil de fidélisation, réseaux sociaux, analytics...

En phase avec les nouvelles habitudes de consommation, cet écosystème permet de générer **plus de recettes** et de réduire certains postes de charges.

La solution que nous vous proposons est **l'une des plus abouties du marché** et répond aux besoins du voyageur, à chaque étape de son parcours.



AVANT LE TRAJET

- Obtenir un itinéraire multimodal (valorisation du bus vs voiture) ;
- Connaître les horaires de départs et d'arrivées (théoriques / temps réel) ;
- Disposer d'informations contextuelles (perturbations, fréquentation) pour organiser mes trajets ;
- Comprendre la gamme tarifaire, acheter en ligne mon titre de transport (via CB, Apple/Google Pay, OpenPayment ...).

PENDANT LE TRAJET

- Être alerté en temps réel en cas de perturbation
- Visualiser des trajets alternatifs
- Connaître mon heure d'arrivée en temps réel

APRÈS LE TRAJET

- Suivre l'actualité de mon réseau
- Échanger avec le service (informations, conseils, assistance, réclamations...)
- Recevoir des offres promotionnelles et des informations liées à mon abonnement (renouvellement...)
- Renouveler mon abonnement (ou par exemple celui de mon enfant) 100% en ligne
- Payer mes amendes

Outils et fonctionnalités proposés pour l'application mobile



Notre proposition s'appuie sur un mode «SaaS» (Software As a Service) d'exploitation de l'application.

Un coût par fonctionnalité est appliqué à notre budget chaque année et permet de **mettre à jour en continu les fonctionnalités de l'appli** (voire les améliorer).

L'ergonomie de l'application suit également ces évolutions sans surcoût.

Les charges détaillées à l'annexe B23.1 sont principalement celles du fournisseur Instant System, qui a revu sa grille tarifaire sur certaines fonctionnalités. En option, les phases 2 et 3 du MaaS sont indiquées.

Le MaaS 1 correspond aux fonctionnalités actuelles. Nous rappelons que les coûts mentionnés dans l'annexe 15b du DCE ne mentionnent pas les coûts de base de l'application (16K€). Nous les avons bien réintégrés dans notre offre.

Le MaaS 2, qui s'ajoute aux coûts du MaaS 1, prévoit l'intégration des nouvelles mobilités et de fonctionnalités supplémentaires (notamment en temps réel).

Le MaaS 3, qui s'ajoute aux coûts des MaaS 1+2, correspond à une intégration totale des applications partenaires et permet le paiement des différentes mobilités (Bus, VLS, trottinettes, VTC) dans une seule et même application et via un compte client unique. Le coût du MaaS 3 est donné à titre indicatif sur certains postes, les partenaires devant approfondir leurs travaux techniques sur les différentes intégrations.

Le coût de l'application de base sans option et sur un périmètre iso 2022 est de 54 310€/an. Il ne tient pas compte des nouveaux projets actés en mars 2022.

Nos réalisations communes

En 2019, RATP Dev a conçu et financé l'application MaaS TAC Mobilités, **une des 1^{ères} en France**. Elle intègre toutes les mobilités du territoire et a fait l'objet de développements et mises à jour réguliers (achats de titres TAC et Léman Pass, informations temps réel...).



Pour aller plus loin : WEMAP

(non intégrée à notre offre)

Nous vous proposons en option une fonctionnalité innovante « WeMap ». Leader des cartes interactives, cette startup propose un guidage et une navigation immersive pour simplifier le trajet piéton, quel que soit l'environnement.

Des plans de quartier interactifs sont également disponibles dans des totems de ville (coût d'intégration à étudier) et peuvent prolonger l'expérience sur le mobile.

Le budget estimatif est le suivant :

- Année 1 : En investissement (5k€ HT) + Frais mensuels (1k€/mois)
- Années suivantes : 12k€HT / an

À étudier : l'intégration totale dans l'application TAC Mobilités pour ne créer aucune rupture d'usage. Ces coûts comprennent notamment les actualisations que nous souhaiterions faire à mesure qu'avancent les chantiers tramway et TCSP, entre 2022 et 2025.





Les autres médias digitaux

> La table interactive

Nous prévoyons un budget de 1 925€ en 2023 pour mettre à jour le logiciel de la table interactive afin d'intégrer le calcul d'itinéraire dans les fiches Tourisme et d'améliorer l'ergonomie générale en lien avec les services de l'Office de Tourisme. Ce montant tient compte d'un partage à 50% avec l'Office de Tourisme (budget initial de 3850€).

> Les écrans télé

Dans le cadre de notre démarche PDM, nous proposerons d'étendre les écrans télé « prochains départs » à d'autres partenaires du territoire (hôtels par exemple).

> Le site web

En 2023, nous prévoyons sa refonte totale pour une meilleure accessibilité de l'information. Nous prévoyons également de créer un sous-site intégré au site principal. Ce sous-site est exclusivement dédié à l'univers du vélo et des trottinettes. Il permet de digitaliser le parcours client pour louer un vélo, une trottinette ou une consigne vélo (cf chapitre B15).

> Les réseaux sociaux

La ligne éditoriale définie en 2019 apporte une cohésion globale et de la clarté à l'ensemble des contenus de TAC Mobilités. Elle permet à la marque de se distinguer et d'acquérir une identité qui forme des thématiques. Les habitudes de publications favorisent la fidélité des lecteurs.

#Engagement – nourrir nos valeurs



C'est le réseau qui réunit le plus grand nombre d'utilisateurs, c'est le point de rencontre virtuel entre les voyageurs et TAC Mobilités. Jeux concours, valorisation des partenariats etc... Un planning de publication est défini chaque semaine.

#Information – informer en temps réel



Twitter est une plateforme basée sur l'immédiateté. Nos tweets informent les voyageurs en temps réel sur le trafic du réseau, les éventuels problèmes de circulation, les changements en fonction des temps forts. Le compte est relié à notre système d'alerting.

#TAC'PRO – cibler les professionnels



LinkedIn est la plateforme dédiée à l'univers professionnel. Elle permet de mettre en ligne du contenu en relation avec l'activité de la société. Elle permet également de gérer sa réputation en ligne. 3 posts par mois, pour valoriser les offres de mobilité à destination des professionnels du territoire ou encore les coulisses de la société d'exploitation.

#Conquête – promouvoir plus largement



Cette plateforme est aujourd'hui l'un des supports digitaux les plus performants pour toucher la cible 20-35 ans. Nous utiliserons donc les « stories » comme support publicitaire sponsorisé.



L'information voyageur pendant les travaux (non-intégrée à notre offre)

Le prolongement du tramway et la piétonisation du centre-ville occasionneront quelques perturbations pour nos clients.

Sur la base de nos retours d'expériences, notamment sur le réseau IRIGO d'Angers, nous préconisons **une signalétique et un guidage spécifiques**.

Ces 2 éléments sont impératifs pour garantir la satisfaction des voyageurs et un service de qualité malgré un mode d'accès au transport dégradé.

Voici quelques actions qui seraient à envisager de notre point de vue :

- Création des cartographies signalétiques ;
- Conception et pose des supports ;
- Présence terrain, création de gilets identifiables « travaux » ;
- Newsletter, adaptation du site web et de l'application mobile ;
- Plan de communication adapté.

Nous estimons le budget total de ces actions à 60 000 €.



La stratégie numérique pour une meilleure accessibilité des titres de transport

Grâce aux interfaces de vente à distance, l'écosystème digital garantit **une large accessibilité aux titres de transports**. Ainsi depuis novembre 2021, un compte unique partagé entre l'application mobile et la e-boutique est proposé aux voyageurs. Le voyageur a le choix entre des solutions adaptées à ses habitudes et à ses besoins.

Services dématérialisés	Cibles	Bénéfices	Gamme tarifaire
Billet SMS	Très occasionnels, touristes	Service immédiat d'achat pour le titre unitaire transfrontalier	
E-boutique	Primo Clients qui souhaitent créer une carte ou une location de vélo/consignes et les clients réguliers qui ont déjà une carte magnétique et qui ne souhaitent pas dématérialiser leur titre de transport	Recharger facilement depuis chez soi sa carte magnétique	
E-ticket	Tous les clients, plus spécifiquement les réguliers/ occasionnels	Billetterie accessible 24/24h depuis son smartphone sans se déplacer en agence, même la première fois.	
DATT	Tous les clients	Acheter un titre pour une consommation immédiate, un ticket de 10 ou pour recharger son abonnement	



M-Ticket : Mon titre de transport est dans mon application mobile

À ce jour, seuls les titres « ticket unitaire », « Carnet de 10 tickets » et « Plein tarif mensuel adulte » sont disponibles à l'achat.

Nous souhaitons **proposer l'ensemble de la gamme TAC en 2023** et l'élargir aux scolaires en septembre 2024 après une période de test sur un échantillon de cette cible spécifique.

Les seuls impacts budgétaires estimés concernent les frais de commission de revente sur l'application mobile et la e-boutique.

En 2021, nous avons créé une interface entre la billettique et le réseau digital de vente.

Les prestataires Airweb et Instant System nous ont accompagné et a permis de proposer de nouvelles fonctionnalités comme **un compte unique entre l'application et le site web** mais aussi la possibilité d'acheter depuis ce compte, **un titre pour un membre de sa famille**. Cette solution est reconduite dans notre offre.

Les atouts, faiblesses et points de vigilance du développement du projet numérique ainsi que son impact sur les ressources

Le numérique est un véritable atout pour rendre le transport attractif aux yeux des voyageurs, pour qui simplicité et immédiateté deviennent la norme. Cela soulève toutefois de nombreux enjeux, où RATP Dev apporte son support et expertise :

> **Enjeux de service** : pour garantir une continuité de service aux voyageurs, RATP Dev s'assure que les différents canaux, tant digitaux que physiques, sont cohérents et complémentaires.

> **Enjeux technologiques** : les challenges en termes d'interopérabilité, gestion de compte unifié et des données sensibles sont renforcés dans un contexte multi-acteurs (TAC, TPG, LISHA, TER, Leman Express etc.).

Dans cette optique, RATP Dev a développé de nombreux outils ; par exemple un outil d'agrégation, standardisation, et enrichissement des données de transport public en une unique source de données.

> **Enjeux métiers** : la proposition de nouveaux services numériques s'accompagne de nouvelles compétences et d'une nouvelle organisation. Il est notamment prévu d'intégrer **une ressource dédiée au sein de l'équipe marketing de TP2A pour suivre l'ensemble des projets digitaux**. Par ailleurs, le développement de la stratégie digitale permet la diminution de certains postes de charges, comme les impressions de l'information distribuée.

Postes optimisés	Impacts
Impression de l'information distribuée	Réduction des charges d'impression de -25% entre 2023 et 2029
Suppression du renfort quotidien pour la rentrée scolaire	-59 220 € de charges de personnel sur le contrat
L'accueil de la vélostation et l'accueil de la Maison de la Mobilité et du Tourisme	Passage de 4,6 ETP à 2,6 (en 2023)
Augmentation de la part des réservations de TAD via l'application mobile ou le site internet.	Diminution des charges «centrale de réservation téléphonique» : -140 K€ sur la durée du contrat

Le bon message, au bon moment !

La stratégie digitale présentée précédemment n'enlève en rien le besoin de contacts humains, à des moments clés de la relation clients. Ce contact est même indispensable pour accompagner le voyageur aux changements. Pour TAC Mobilités, nous souhaitons proposer au voyageur une expérience rassurante, quel que soit son profil. C'est pourquoi nous soignons le parcours client dans chacune de ses étapes.

Passer d'une stratégie d'information à une stratégie de relation

Nous vous proposons le dispositif « My'Tac ». Il se compose de différentes solutions centralisées pour accompagner le voyageur et garantir une optimisation de la relation clientèle pour TP2A :

- Informer rapidement via **une plateforme unique**. En un clic : envoi de sms, push notification sur l'application mobile et sur le site, publication instantanée sur twitter ;
- Répondre et suivre les réclamations et les demandes d'informations ;
- Partager des actualités et des promos via l'outil de newsletter ;

L'information distribuée, disponible partout

Notre offre prévoit l'édition des documents habituels tels que : le guide des indispensables, les fiches horaires par ligne, le guide des tarifs, les plans bus et pistes cyclables, le guide des services à la demande, le guide des scolaires.

Nous prévoyons de **mettre à jour au moins une fois par trimestre les totems d'informations** dans les lieux publics et plus régulièrement ceux des lieux à grands passages (CHAL, hôtel d'agglomération, etc.).

L'information aux arrêts : la vitrine terrain du réseau

Les arrêts sont la vitrine du réseau. Ils sont souvent la première approche terrain du nouveau voyageur.

La refonte de la charte nous a permis d'améliorer considérablement la qualité et l'accessibilité de l'information. Nous maintenons ce haut niveau de qualité notamment à l'aide de notre outil Mobireport qui garantit **un suivi personnalisé à chaque arrêt (mobiliers propres et informations à jour)**. Les informations suivantes seront disponibles :

- Tête de poteau/abris : nom de l'arrêt, destination
- Cadre d'infos : plans, indicateur « vous êtes ici », fiches horaires, liste des revendeurs les plus proches, tarifs. Quand l'espace le permet, nous intégrons des informations promotionnelles des services.



Les livrées et l'information embarquée

Pour accompagner le voyageur au cours de son parcours, une information claire est circonscrite : adhésifs pour e-ticket, plans, règlement, tarifs, écrans TFT.

Les écrans font l'objet d'un planning prévisionnel de communication en appui aux campagnes de communications détaillées dans la pièce B22.



Les nouveaux véhicules standards électriques bénéficieront d'une nouvelle livrée proposée par le constructeur. La conception de cette nouvelle livrée pourrait être travaillée avec le Club des Ambassadeurs TAC.

Pour les véhicules articulés, dont le renouvellement n'est pas prévu avant 2028, nous prévoyons en 2024

un rafraîchissement (livrées et/ou sellerie, à définir avec Annemasse Agglo suivant les besoins).

Également, nous conseillons à Annemasse Agglo de prévoir une mise à jour des messages de la ligne TANGO et la création d'une nouvelle identité pour le nouveau BHNS.



L'information physique : toujours là pour nos clients

Les 3 points de contact habituels pour nos clients :

- > **La Maison de la Mobilité et du Tourisme.** Elle offre un accueil chaleureux et personnalisé en plus des animations pour informer et sensibiliser les voyageurs (plus d'infos Pièce B14).
- > **La centrale d'information de TAC Mobilités et de réservation TAD,** disponible (hors jours fériés) du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 18h.
- > **Le dispositif de communication interne** préparé par TP2A qui permet aux conducteurs d'être les ambassadeurs du réseau et de se sentir plus à l'aise pour répondre aux interrogations des voyageurs.

Communiquer quand la situation est perturbée (en cas d'évènements prévus ou inopinés)

Notre mission est de garantir la continuité du service des transports publics, y compris en cas de perturbations.

La gestion des services en mode dégradé est appliquée à toutes les composantes du réseau, qu'il soit réalisé en propre ou sous-traiter.

Notre plan d'information des usagers (PIU) comporte deux parties distinctes, liées à la nature de l'évènement : l'information dans le cadre d'évènements prévus et l'information dans le cadre d'évènements inopinés. Il est détaillé à l'annexe B23.2.

	Situations perturbées prévues INFORMER	Situations perturbées inopinées ALERTER
Les usagers	<p>Information affichée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Affichage d'une note d'information à l'agence commerciale et aux points d'arrêts concernés <p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site Internet - Application mobile - Envoi de mailings aux clients inscrits aux Alertes Info Trafic - Envoi de push notification sur l'application mobile aux voyageurs inscrits - Twitter - Pour les évènements dits «particuliers», type mouvements sociaux, information aux médias locaux 	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site Internet - Envoi de mailings aux clients inscrits aux Alertes Info Trafic - Envoi de push notification sur l'application mobile aux voyageurs inscrits Twitter - Envoi de SMS aux clients inscrits aux Alertes Info Trafic - Systèmes d'information dynamiques embarqués (message sonore)
Le grand public en général	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site Internet - Application mobile - Pour les évènements dits «particuliers», type mouvements sociaux, information aux médias locaux - Twitter - Communiqué de presse 	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site Internet - Application mobile - Pour les évènements dits «particuliers», type mouvements sociaux, information aux médias locaux - Twitter
Les employeurs privés et publics	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site Internet - Envoi de mailings à nos interlocuteurs inscrits aux Alertes InfoTrafic - Twitter - Pour les évènements dits «particuliers», type mouvements sociaux, information aux médias locaux 	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site Internet - Envoi de mailings à nos interlocuteurs inscrits aux Alertes Info Trafic - Twitter - Envoi de SMS à nos interlocuteurs inscrits aux Alertes Info Trafic
Les établissements scolaires, culturels et de loisirs	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site Internet - Facebook - Envoi de mailings aux établissements concernés inscrits aux Alertes Info Trafic - Twitter 	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site Internet - Facebook - Envoi de mailings aux établissements concernés inscrits aux Alertes Info Trafic - Twitter - Envoi de SMS aux établissements concernés inscrits aux Alertes Info Trafic
Gare SNCF	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Envoi de mailings aux correspondants inscrits aux Alertes Info Trafic - Twitter - Visite de nos contacts en gare pour partager les informations 	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Envoi de mailings aux correspondants inscrits aux Alertes Info Trafic - Twitter
Les Mairies	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Envoi de mailings aux correspondants inscrits aux Alertes Info Trafic 	<p>Information diffusée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Envoi de mailings aux correspondants inscrits aux Alertes Info Trafic

Dispositifs de lutte contre la fraude et en faveur de la sécurité des personnes et des biens

La prévention sécurité et la lutte contre la fraude

La prévention sécurité et la lutte contre la fraude sont devenues une priorité stratégique pour TP2A, et répondent à 3 enjeux principaux :

- > **Un enjeu financier.** Le coût de la fraude dans les transports en commun constitue une perte de recettes. L'objectif est donc de diminuer cette perte en amont, par la prévention et la sensibilisation, et en aval, par un recouvrement efficace des PV ;
- > **Un enjeu d'image et de qualité de service.** Face à l'impunité des fraudeurs, un sentiment d'injustice est ressenti par les clients voyageurs non-fraudeurs. La verbalisation des voyageurs qui ne seraient pas en règle contribue à restaurer un sentiment de justice et améliore l'image du transporteur. La dissuasion repose notamment sur la fréquence des contrôles ;
- > **Un enjeu de cohésion interne :** le développement de la fraude peut engendrer un effet démobilisateur sur le personnel.

L'objectif de TP2A est de transporter sa clientèle dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et de sûreté. Quand ces critères sont respectés, les conducteurs effectuent leur métier dans la sérénité. De leur côté, les clients valident davantage et privilégient l'utilisation du bus pour leurs déplacements.

Nous avons relevé ces dernières années **des taux de fraude constatés plutôt en augmentation (autour de 4%) et un taux de contrôle de 2%.**

Nos réalisations communes

La gestion de la prévention et de la lutte contre la fraude a été modifiée en 2020, avec notamment les actions suivantes :

- Des rencontres avec l'ensemble des services de Polices Municipales de l'Agglomération afin de mettre en place des opérations conjointes sur le réseau TAC ;
- Un partenariat avec la Police Nationale d'Annemasse afin de formaliser des opérations communes sur le réseau TAC ;
- Une participation aux réunions GPO rassemblant l'ensemble des partenaires du territoire (Police Nationale, Police Municipale, Etablissements scolaires, Médiateurs de Ville...) ;
- Un partenariat avec l'ensemble des établissements scolaires de l'Agglomération ;
- Des opérations dans les établissements scolaires pour sensibiliser à la fraude et à la validation dans les transports ;
- Un partenariat avec le service « Médiation » de la ville d'Annemasse, avec pour objectif de mettre en place des actions de sensibilisation devant les établissements scolaires ;
- Le dispositif « Bureaux vides ».



Nous proposons de poursuivre ces évolutions et d'améliorer encore l'organisation générale, avec la mise en place de fonctionnements qui ont fait leurs preuves dans le groupe RATP Dev et qui permettront de maintenir une gestion de qualité sur le long terme.

Notre objectif est de mettre en place une organisation et des actions permettant de respecter les engagements suivants :

**Un taux de contrôle de 2%
et un taux de fraude constatée de 4 à 2,5%.**

Nos actions

Nous mettrons en place un dispositif complet d'information, de contrôle et de conversion des fraudeurs en clients.

Notre stratégie de lutte contre la fraude repose sur **6 leviers complémentaires.**

01 Un accès aux titres de transport plus facile

La difficulté d'achat d'un titre de transport est à la fois un frein à l'usage des transports et un motif de fraude. L'objectif est donc de faciliter la distribution des titres de transport, via un dispositif multicanal (humain et digital), adapté aux besoins de chaque client :

- Vente dématérialisée : sur Smartphone (M-ticket) et site internet (e-boutique) ;
- Vente physique à la Maison de la Mobilité et du Tourisme ;
- Optimisation de la visibilité des relais dépositaires ;
- Vente de titres unitaires aux DAT qui équipent les stations Tango ;
- Communication sur les canaux de vente disponibles : notamment en valorisant la vente dématérialisée pour faciliter l'acte d'achat.



FOCUS : Le dispositif «bureaux vides»

Il s'agit d'une opération de contrôle-sécurisation mensuelle (sauf les mois d'été) à laquelle participe le personnel administratif de TP2A pour compléter les effectifs de contrôleurs habituels.

Un roulement est organisé pour chaque service (marketing / administratif et financier / RH / QHSE / maintenance).

Une information à destination des établissements scolaires concernés, des Polices Nationale et Municipale et de l'agglomération est systématiquement réalisée pour prévenir de la tenue et du lieu de l'opération.

Le jour J, le point de rendez-vous est donné au dépôt, avec un briefing réalisé par l'agent de maîtrise en charge de la sureté-fraude, intégrant :

- Rappel des objectifs ;
- Définition des équipes (avec un responsable assermenté) ;
- Organisation de l'opération avec les horaires et lieu précis ;
- Rappel des missions de chacun.

En fin d'opération, un débriefing est organisé au dépôt. Il donne lieu à la formalisation d'un compte-rendu qui est affiché dans l'entreprise et transmis à l'Agglomération.

Cette action a été retenue dans le cadre du prix «Prévention délinquance – mobilité et sécurité» 2021, délivré par le Forum Français pour la Sécurité Urbaine.



> Organisation.

Nous améliorons nos organisations pour toujours plus d'efficacité.

Présence « postée » au PCC (du lundi au vendredi, le matin de 6h00 à 8h30 et l'après-midi de 15h30 à 19h00. Cette présence permet :

- Une surveillance accrue du réseau, des voyageurs et des agents ;
- Une alerte et intervention rapide en « temps réel » ;
- Une information instantanée.

Présence sur le terrain (du lundi au samedi)

Sur le terrain, 3 catégories de personnels luttent contre la fraude et les actes de malveillance :

- Les contrôleurs ;
- Les médiateurs ;
- Les agents de maîtrise d'Exploitation.

La présence de ces agents permet :

- De dissuader les actes de fraude et malveillants ;
- De signaler des actes au PCC lorsqu'une intervention des forces de Police est nécessaire ;
- De réprimer la fraude et la non-verbalisation (contrôleurs habilités) ;
- D'intervenir et accompagner l'agent et/ou le voyageur (ou tiers) victime d'une agression (principalement agents de maîtrise d'exploitation).

Les agents de maîtrise d'exploitation sont présents pendant toute la durée d'exploitation.

Ils peuvent ainsi intervenir également sur tous les incidents / accidents, mais aussi en accompagnement et suivi de leurs collaborateurs.

Les contrôleurs sont présents de façon aléatoire sur les lignes, de manière accrue sur les centres les plus générateurs de fraude et d'actes de malveillance.

En moyenne, cela représente 3 agents sur 4 demi-journées par semaine.

> Planification des missions

Une programmation raisonnée place les contrôleurs et les agents de sûreté au bon endroit, au bon moment, selon le principe du fort flux de fraudeurs et d'actes de malveillance.

TP2A s'appuie désormais sur **CITiO Fraud Tracker** pour mieux identifier les horaires, lignes et arrêts sur lesquels la fraude est potentiellement la plus importante. En effet, CITiO Fraud nous permet de comparer les données de validation et les données de « comptage- montées » dans les véhicules.

Dès lors que sur un horaire d'une ligne, nous constatons qu'il y a régulièrement plus de montées que de validations, alors nous ciblons une action spécifique le lendemain par exemple.

Avec cette méthode, notre planification des contrôles est mieux ciblée, plus efficace et permet, pour un même volume de contrôles réalisés, de faire diminuer le taux de fraude.

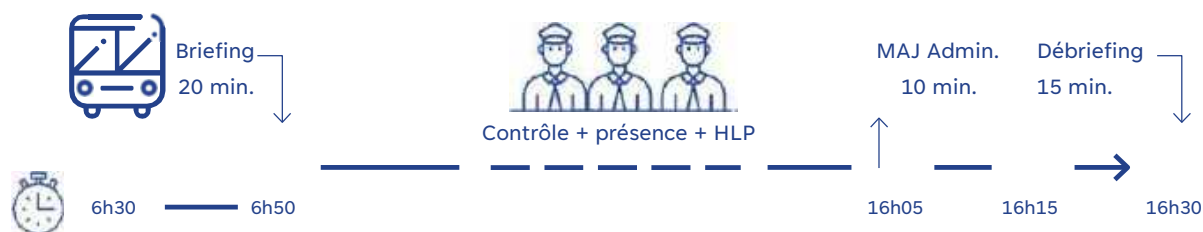
Cette mission de « programmation » est assurée par un agent de maîtrise responsable de la sûreté-fraude au sein du service Exploitation.

> Organisation du travail

Notre organisation permet d'assurer une présence adaptée pour chaque jour de la semaine et plus importante aux horaires où le plus grand nombre de fraudeurs est rencontré. L'opération de contrôle doit se dérouler là où le fraudeur ne l'attend pas.

Afin de renforcer leur productivité, les contrôles sont principalement effectués par des équipes de 2 à 6 agents (pour les opérations spécifiques). En moyenne, cela représente 3 agents sur 4 demi-journées par semaine.

Exemple de service - Jour A



Exemple de service - Jour A



Pour les opérations spécifiques ou « coup de poing », un renfort est organisé avec d'autres membres de l'équipe d'exploitation, dont les conducteurs actuellement assermentés.

Nous pouvons également faire appel aux équipes de la Police Municipale et Nationale.

> **Moyens** : Véhicules de service et téléphones portables, caméras de type GoPro et terminal de contrôle de titres. La rédaction quotidienne d'une main courante et de feuilles de route permet de créer une cartographie régulièrement mise à jour.

> **Renforts ponctuels** : Nous faisons également appel aux services de la SCAT, à hauteur de 750h de contrôles par an. Ces renforts permettent :

- De compléter les actions réalisées par les équipes TP2A pour respecter notre engagement de 2% de taux de contrôle annuel sur le réseau ;
- De renforcer les effectifs dans le cadre d'opérations « coup de poing » ;
- D'apporter un savoir-faire reconnu sur des opérations plus « délicates ».

Méthodes et outils déployés pour manager l'activité de contrôle

Un management valorisant le briefing/débriefing

Le briefing- débriefing est un acte de management essentiel. Il donne du « sens » à l'action, instaure un temps d'échange systématique, participe à la professionnalisation et au bien-vivre des agents de contrôle (partage des bonnes pratiques, écoute des difficultés vécues sur le terrain, identification des pistes d'amélioration...).

Le briefing donne du sens à l'activité de la journée et permet d'anticiper toutes les mesures de prévention nécessaires à son bon déroulement. Il permet de capitaliser les enseignements (positifs ou négatifs) de la journée et de faire en sorte que l'équipe puisse aborder la journée suivante dans de bonnes conditions.

Cette mission est assurée par l'agent de maîtrise d'exploitation en charge de l'organisation des plannings de contrôle et par le Directeur d'Exploitation.

La mise en place d'un reporting et d'un suivi

L'agent de maîtrise d'exploitation en charge de la sureté- fraude tient son propre reporting mensuel. Il comporte :

- Les indicateurs de production et de qualité :
 - Les Journées Agents (JA) de contrôle ;
 - La production de quittances et PV ;
 - Les infractions par JA ;
 - Qualité : le taux de recouvrement des PV, le taux de PV verbaux.
- Indicateurs financiers :
 - Le chiffre d'affaires : montant des quittances et PV encaissés ;
 - Le taux de recouvrement.

Les performances seront commentées aux agents lors de séances de débriefing.

04 Une stratégie efficace de contrôle des titres : diversification des méthodes

Nous organisons les actions de contrôle de manière à être présents potentiellement tous les jours de la semaine et sur l'ensemble du réseau : urbain, périurbain, TAD.

Dans les véhicules ou au point d'arrêt, les techniques de lutte anti-fraude développées par le groupe RATP ont permis de définir des méthodes adaptées à des équipes de taille restreinte. Un certain nombre de principes s'appliquent dans tous les cas de figure :

- Toute équipe intervient automatiquement en cas de conflit ;
- Pour les contrôles dans les véhicules, les 2 contrôleurs sont positionnés à l'avant du véhicule, à côté du conducteur et vérifient les titres à la montée. Pour cela ils prennent leur service au niveau d'un terminus de ligne ;
- Pour les contrôles aux arrêts, les contrôleurs, en équipe de 2, se positionnent l'un à la porte avant et l'autre à la porte du milieu.

Enfin, dans les secteurs où le taux de fraude demeure le plus élevé, des opérations dites « Ensemble contre la fraude » sont également mises en place. Elles favorisent l'action préventive et commerciale, en 2 phases :

> **Première phase (prévention)** : sur une période définie (une journée), des équipes composées d'agents de contrôle et de médiateurs sensibilisent les clients (aux arrêts) à l'importance d'acheter et de valider un titre de transport. Ils préviennent du renforcement à venir des contrôles.



> **Deuxième phase (répression)** : les contrôles sont renforcés sur l'ensemble de la ligne pour maintenir la pression sur les fraudeurs et reconquérir certaines zones délaissées par les opérations classiques.

05 Une stratégie de recouvrement qui favorise l'effectivité du paiement de l'infraction

Les modalités de recouvrement des indemnités forfaitaires sont définies par les articles 529-3 à 529-5 du Code de Procédure Pénale. Il fixe notamment, au 1^{er} juillet de chaque année, le montant des indemnités forfaitaires exigibles auprès des voyageurs en situation irrégulière.

Pour faciliter le paiement, trois leviers sont actionnés simultanément :

- La promotion du paiement immédiat auprès des contrôleurs (par chèque ou espèces) ;
- La possibilité de payer par Internet, sur le site du réseau ;
- L'élaboration, avec les agents, d'une démarche plus commerciale (tout en intégrant le fait que tout voyageur ne disposant pas d'un titre de transport validé fait l'objet d'une verbalisation). Si le voyageur est titulaire d'un abonnement, il dispose de 48 heures pour présenter son abonnement valide à l'agence commerciale. S'il ne dispose pas d'abonnement en règle, il se voit proposer la souscription à un abonnement mensuel en échange de l'annulation de sa verbalisation.

Pour recouvrer le paiement des amendes, nous mettrons en place la procédure de recouvrement suivante :

> **Etape 1** : en cas de non-recouvrement du PV, nous envoyons un courrier de relance au bout de 6 jours. Pour limiter les retours de courriers non distribués (en 2016, le taux de NPAI représentant encore 17% en France), le Responsable Environnement-fraude vérifie la véracité des coordonnées indiquées par le contrevenant sur la nouvelle plateforme nationale de centralisation des données personnelles VACS ;

> **Etape 2** : en cas de non-réponse, le dossier est confié à un huissier. Pour information, au sein de notre filiale de Valenciennes, les PV confiés à un huissier sont recouverts à 75% ;

> **Etape 3** : pour les multirécidivistes (5 procès-verbaux et plus), nous nous appuyons sur les nouvelles dispositions légales et déposons plainte pour délit d'habitude (loi du 9 mars 2016).

Le taux de recouvrement actuel est d'environ 40%.

Nous nous engageons à l'augmenter de 15 points sur la durée de la DSP.

L'outil TITAN Fraude nous permet une gestion informatisée du suivi des paiements des procès-verbaux et leur paiement sur le site internet.

06 La prévention de l'acte de fraude

La prévention de la fraude et de la délinquance est un savoir-faire historique de la RATP et RATP Dev. Culturellement attaché à l'esprit de service public, le groupe RATP a toujours été sensible aux notions de solidarité, de responsabilité et de citoyenneté.

Aussi, nous proposons de mener diverses actions de prévention, en partenariat avec le monde éducatif et associatif :

- Entretenir des liens privilégiés avec le milieu scolaire;
- Intervenir auprès des classes de CM2 (Atelier de sensibilisation aux règles de sécurité et de citoyenneté à respecter dans les transports) ;
- Ouvrir les portes du dépôt aux élèves de CM2 (visites, présentation du réseau) ;
- Intervenir dans les écoles et associations de quartiers, dès qu'une situation compliquée émerge avec un jeune dans un lieu desservi par le réseau ;
- Organiser des actions ponctuelles en partenariat avec les acteurs locaux (Police, associations...).

Focus : les actions auprès des scolaires :

D'un point de vue Exploitation, nous assurons les actions suivantes :

- Intervention au sein des écoles lors de la rentrée de septembre avec pour objectif la sensibilisation à la fraude/validation ainsi que les incivilités ;
- Partenariats avec les établissements scolaires (réunion de suivi) ;
- Présence devant les sorties scolaires avec l'aide des médiateurs.

D'un point de vue Marketing, nous transformons nos ateliers CM2 en « Permis Mobilité ».

Détaillé dans la pièce B22, ce nouveau dispositif permet de donner une nouvelle dimension à l'animation faite au sein des établissements scolaires. Tout en conservant une dimension pédagogique autour des bons gestes à adopter dans l'utilisation des transports commun notamment, nous voulons également axer notre discours sur la valeur de l'autonomie et des compétences sociales acquises par les personnes, à commencer par les enfants, grâce à leur utilisation des transports en commun. Les jeunes sont une cible prioritaire pour ancrer durablement de nouveaux comportements de mobilité. Ils représentent également de formidables ambassadeurs pour encourager les adultes, à commencer par leurs parents, pour faire évoluer leurs habitudes en matière de mobilité.

Nos engagements

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Taux de contrôle	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Taux de fraude	4%	3,50%	3%	3%	3%	2,50%	2,50%
Taux de recouvrement	45%	45%	50%	50%	50%	55%	55%



La sécurité sanitaire

Préambule

Depuis le début de la crise sanitaire du Covid-19, TP2A a maintenu la continuité de service sur le réseau TAC, avec 4 impératifs forts :

- Assurer la sécurité sanitaire des voyageurs et du personnel ;
- Respecter les règles prescrites (comportements, gestes et contraintes) ;
- Accompagner la remontée progressive de la fréquentation ;
- Garantir l'efficacité économique des solutions proposées.

TP2A a notamment mis en œuvre :

- La désinfection des véhicules ;
- L'adaptation des contrats de nettoyage ;
- L'adaptation des protocoles de maintenance des véhicules ;
- La gestion des gestes barrières, la distribution de gel hydroalcoolique et la distanciation à bord des véhicules et dans les agences commerciales ;
- La protection du poste de conduite, avec parois de protection en plexiglass ;
- La gestion des déchets contaminés ou potentiellement contaminés ;
- L'installation de bouton « Holostop » dans 2 véhicules pour la réduction du risque de transmission des clients.

Cette gestion efficace et responsable de la crise démontre :

- Notre réactivité pour nous adapter en continu aux exigences de l'Agglomération, dans le respect des préconisations des directives réglementaires, sanitaires et gouvernementales ou locales ;

- Notre capacité à innover et notamment à sourcer de nouveaux fournisseurs, dans un climat de forte tension du marché.

Nos actions

> La désinfection des véhicules, à bord du bus

Depuis le début de la crise sanitaire, TP2A applique les procédures de désinfection suivantes :

- Désinfection à minima 1 fois par jour ;
- Désinfection manuelle de l'espace de conduite et de l'ensemble des points de contacts pour nos agents (volant, tableau de bord...) et pour les voyageurs (valideur, barres, sièges, boutons Stop...) ;
- Désinfection des véhicules avec un virucide répandant aux normes européennes.
- Concernant la traçabilité des opérations de nettoyage, nous appliquons les actions suivantes :
 - Rédaction et affichage d'un protocole de désinfection précisant les fréquences, les produits et méthodes à utiliser, les zones à désinfecter et les responsables de chaque tâche ;
 - Des fiches de procédure complétées à chaque désinfection et validées par un responsable avant la remise en circulation du véhicule ;
 - Désignation d'un responsable qui centralise les informations pour la filiale ;
 - Les opérations spécifiques et ponctuelles, comme la nébulisation, sont tracées dans la GMAO.

En complément, le groupe RATP teste et met en œuvre des solutions efficaces de désinfection :

- **La nébulisation** : utilisée dans l'aéronautique, cette solution innovante vaporise un virucide sur toutes les surfaces intérieures. Elle est déployée dans le groupe RATP depuis le 27 avril 2020 ;
- **La désinfection rémanente** : formation d'une fine pellicule sur les surfaces, à base d'ammonium quaternaire, bactéricide et virucide. Mise en œuvre à Londres (TfL) et dans le métro de Lisbonne, cette solution sera prochainement expérimentée par RATP Dev, en partenariat avec Île-de-France Mobilités.

> La gestion des contrats de nettoyage

La gestion de nos prestataires de nettoyage est adaptée pendant la période de crise sanitaire.

Nous procédons à la rédaction d'un avenant au contrat de nettoyage, incluant un protocole temporaire de nettoyage détaillé pour la zone conducteur et pour celle des voyageurs.

Par ailleurs, nous renforçons le contrôle interne de nos sociétés de nettoyage.

> La distribution de gel hydroalcoolique

RATP Dev organise la distribution de gel hydroalcoolique dans les espaces commerciaux.

Concernant celle à bord des véhicules, RATP Dev travaille avec plusieurs types de fournisseurs. Les solutions qu'ils proposent sont adaptées au mieux, en fonction de l'affluence et de la configuration des véhicules sur nos réseaux.

Concernant ses salariés, TP2A a également mis en place :

- La distribution et mise à disposition de masques ;
- La mise à disposition du gel hydroalcoolique en format individuel, sur simple demande, et de lingettes individuelles de désinfection (afin qu'ils aient systématiquement, sur eux, une solution de désinfection).

> Actions dans la Maison de la Mobilité et du Tourisme pour la protection des salariés et de la clientèle

Les actions suivantes ont été déployées à la MMT :

- Application des gestes barrières ;
- Respect de la distanciation, zone de courtoisie d'un mètre ;
- Mise à disposition de gel hydroalcoolique ;
- Mise en place d'écrans de protections pour éviter le contact physique au niveau de l'espace de réception ;
- Mise en place d'une jauge maximum par agence ;
- Information de la clientèle sur toutes les mesures de prévention ;
- Nettoyage et désinfection des locaux au même titre que dans les espaces bureaux salariés.

> La gestion des déchets

L'élimination des déchets contaminés ou susceptibles d'être contaminés (masques, lingettes, gants, blouses, mouchoirs à usage unique et bandeaux pour le nettoyage des surfaces) nécessite la mise en œuvre d'un protocole particulier :

- Utilisation d'un sac pour ordures ménagères réservé à ces déchets (pas de mélange avec les autres déchets) ;
- Fermeture du sac lorsqu'il est presque plein et insertion dans un deuxième sac pour ordures ménagères fermé de façon étanche ;
- Stockage du double sac de déchets contaminés durant 24 heures. Le respect de ce délai permet de réduire fortement la viabilité du virus sur des matières poreuses ;
- Passé ce délai de 24 heures, élimination du double sac avec les ordures ménagères.



Les Règlements d'utilisation du service

Le réseau TAC comprend 3 services dont les règlements d'utilisation sont distincts. A ce stade de l'offre, nous proposons, en annexe, les règlements suivants, mis à jour dans le cadre de la nouvelle offre du 13 décembre 2021 :

- Règlement d'utilisation des services à la mobilité TAC : Annexe B25.1 ;
- Règlement de service Transport à la Demande TAC : Annexe B25.2 ;
- Règlement de service Transport à la Demande à destination de personne à mobilité réduite (PMR) : Annexe B25.3

Ils seront mis à jour lors de l'offre finale afin d'être annexé au contrat de la future DSP.



DOSSIER B

DOSSIER TECHNIQUE ET COMMERCIAL

CHAPITE B3

PROJET D'EXPLOITATION

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DES SERVICES DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE
D'ANNEMASSE-LES-VOIRONS AGGLOMÉRATION



Sommaire

B3 PROJET D'EXPLOITATION	86
B31 Dispositifs de maintenance du parc roulant et des systèmes	87
Maintenance du parc	87
Maintenance des bâtiments	93
Maintenance des systèmes	95
B32 Dispositif d'exploitation courante	97
Une organisation au service de la qualité et de la sécurité sur le réseau	97
Continuité de service et gestion des situations perturbées	102
Nos outils au service de la performance économique et opérationnelle	104
La sous-traitance des services TAC	104
B33 Dispositifs de maintenance des équipements aux arrêts	107
Organisation et moyens	107
Les procédures de contrôle	109
B34 Dispositifs de formation, de motivation du personnel et de recrutement	112
L'organigramme général et ses principales évolutions organisationnelles	112
Les effectifs de TP2A	115
Notre politique de recrutement, d'intégration et de fidélisation	115
Politique de formation	120
Politique sociale et de rémunération	121
B35 Dispositifs internes de management de la qualité de service	122
Notre conviction	122
Notre démarche interne TP2A	123
Nos engagements de performance et d'amélioration continue des critères qualité	131
B36 Les actions portant sur le développement et la mobilité durable	132
Nos convictions	132
La réduction des consommations de ressources	135
La réduction des pollutions liées à nos activités	137
La mobilité durable intégrée dans l'exploitation des services délégués	138
Poursuivre la transition énergétique : un projet de mobilité hydrogène	139
Le bilan carbone du réseau TAC	140
B37 Le volet Sociétal & Territoire de notre démarche RSE : l'accessibilité du réseau	142
Accompagner et encourager la mobilité	142
Une attention particulière pour les personnes en situation de handicap	144
Faire de la sécurité des usagers un élément crucial	144
S'impliquer dans le dynamisme local	145

B 3

PROJET D'EXPLOITATION





Dispositifs de maintenance du parc roulant et des systèmes

Maintenance du parc

Les axes structurants de notre politique maintenance

> Une expertise mondialement reconnue au service de TP2A et d'Annemasse Agglo

La culture technique de RATP Dev est le fruit de l'expérience du réseau parisien et celle des exploitations de réseaux de transports en France et à l'étranger. Les équipes de TP2A bénéficient de cette expertise reconnue pour garantir la performance, sur la durée, de l'actif industriel mis à disposition par Annemasse Agglo.

La Direction des Opérations du siège RATP Dev apporte également une assistance à TP2A et à Annemasse Agglo sur des sujets spécifiques. Comme cela a été le cas au cours de l'année 2021 sur la transition énergétique du réseau TAC, nous mobilisons des ingénieurs et techniciens expérimentés pour apporter une expertise, indépendante et documentée, à chaque fois que nécessaire. Cela peut concerner par exemple :

- L'accompagnement pour la rédaction du cahier des charges des bus électriques ou BioGNV à acquérir ;
- L'apport d'un retour d'expérience sur les bonnes pratiques à mettre en place lors des travaux d'adaptation du dépôt bus.

> La maîtrise des risques techniques et financiers

Maintenir du matériel roulant et des installations fixes s'intègre dans un processus industriel de mise en service, de maintenance préventive ou curative, et d'amélioration constante des procédés.

Pour être efficace, ce processus relève d'une stratégie de maîtrise des risques techniques et financiers, construite sur le temps long, dans l'intérêt d'Annemasse Agglo.

Cette stratégie repose sur des méthodes, des savoir-faire et sur l'animation des équipes dans lesquelles chaque collaborateur est acteur pour atteindre les objectifs de l'équipe maintenance et patrimoine TP2A.

Nos engagements

- **Un taux de refus aux contrôles techniques inférieur à 2%** (visite initiale) malgré les évolutions réglementaires qui durcissent les points de contrôle ;
- **Un taux de pannes rouges bus aux 10000 kms** (panne impactant le service délivré aux clients) en baisse de 0,20 point sur la durée de la DSP ;
- **Réaliser 100 % de la maintenance préventive planifiée** sur le parc matériel roulant ;
- **Renseigner 100% des actions maintenance dans l'outil GMAO**, afin d'avoir une traçabilité complète de l'historique véhicule ;
- Planifier les **formations des mainteneurs** de façon anticipée afin de garantir un niveau d'expertise adapté au parc (en particulier pour le **bioGNV et l'électrique**) sans perturber le fonctionnement de l'atelier.

L'organisation de la maintenance

Dans notre offre, nous confions à la SAT l'exploitation de certaines lignes régulières. Pour la réalisation de ces services, la SAT assure l'exploitation et maintenance de certains bus du parc d'Annemasse Agglo. Dans le détail, la répartition du parc bus évolue en cours de la DSP de la façon suivante :

Présence au 31/12	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
TP2A	34	31	31	33	33	33	33	33
Bus gasoil	34	29	24	22	18	18	14	2
Bus bioGNV	-	-	-	-	-	-	4	16
Bus 100% elec	-	2	7	11	15	15	15	15
SAT	3	9	9	13	13	13	13	13
Bus gasoil	3	9	9	11	11	11	11	7
Bus bioGNV	-	-	-	-	-	-	-	4
Bus 100% elec	-	-	-	2	2	2	2	2

Cette organisation présente deux avantages majeurs pour Annemasse Agglo. **L'extension de l'atelier sur le dépôt de Ville-La-Grand devient inutile et la capacité de remisage de ce dépôt est optimisée.**

L'espace libéré par le passage de 37 bus (situation actuelle) à 33 bus permet d'y **installer les infrastructures de charge (électrique et BioGNV)** mais aussi d'exploiter, maintenir et remiser les véhicules TAD, les véhicules de relève et les véhicules d'atelier et d'exploitation.

> Une maintenance réalisée sur chacun des sites d'exploitation de TP2A et de la SAT

L'équipe de maintenance de la SAT (3 mécaniciens et 1 carrossier) réalise la maintenance préventive et corrective des bus qui lui sont confiés, en plus des 6 autocars scolaires dont la SAT est propriétaire. En revanche, la maintenance des équipements embarqués (pupitres SAEIV, valideurs billettique, écrans TFT, girouettes...) est réalisée par TP2A. ces équipements sont les mêmes que ceux des véhicules exploités par T2A.

Le plan de maintenance des bus mis à disposition de la SAT est validé et contrôlé par TP2A afin de s'assurer de sa bonne exécution par la SAT. Les infrastructures de maintenance de la SAT sont présentées à l'annexe B31.1.

TP2A assure la maintenance des véhicules exploités en propre suivant les modalités explicitées ci-après.

> L'organisation humaine de la maintenance TP2A

Notre organisation de la maintenance repose sur trois fondamentaux structurants :

- Des équipes de responsables centrées sur le management de proximité ;
- Des méthodes rigoureuses pour ordonner les opérations industrielles ;
- Des outils informatiques adaptés.

Notre organisation est également basée sur **le principe de la polyvalence des agents** et sur des relations étroites avec le service exploitation et le service marketing.

Pour gérer pleinement les différentes missions, TP2A dispose d'un effectif de 4 opérateurs englobant l'ensemble des expertises, managés par 1 technicien chef d'atelier, sous le management du Responsable du Parc et du Patrimoine. Ce dernier assure le suivi de la maintenance des véhicules mis à disposition de la SAT, en lien avec le responsable maintenance de la SAT.

L'organigramme complet est le suivant :



L'atelier fonctionne 5 jours sur 7 (fermeture le week-end). Le premier opérateur prend service entre 4h00 et 4h30, avant le départ des premiers véhicules. Il garantit que **tous les départs sont assurés** grâce à une intervention ou un échange véhicule.

Les autres opérateurs assurent la maintenance des véhicules de 8h00 à 16h30.

En dehors des heures de permanences de l'atelier, un opérateur maintenance assure **l'astreinte technique tous les jours de la semaine.** L'opérateur d'astreinte change tous les 15 jours par roulement.



> La formation

Afin de maintenir le niveau de compétences et de qualifications des personnels TP2A, un plan de formation est mis à jour chaque année. En plus des formations réalisées par les constructeurs, nous nous appuyons sur les formations internes du Groupe RATP. Elles concernent les compétences nouvelles nécessaires au réseau d'Annemasse, en particulier la sécurité, mais aussi les habilitations et formations sur les spécificités de l'électricité et du bioGNV.

> La création et l'animation d'un sens collectif

Au moins 1 fois par semaine, une réunion technique de l'atelier passe en revue la disponibilité des bus, par le biais d'analyses des bilans de fiabilité, et l'état d'avancement des dossiers techniques importants et des plans d'action « performance ».

Afin d'identifier et de mettre en œuvre les actions d'améliorations, les équipes TP2A utilisent :

- La GMAO Winatel ;
- Les données de l'outil Stratio (explicité plus bas) ;
- L'analyse des principaux indicateurs de performance (respect du préventif, taux de pannes, consommation, prix de revient kilométrique, suivi des dépenses de vandalisme et accidents.)

Les équipes TP2A participent également aux échanges professionnels organisés par le siège RATP Dev au sein de la communauté «métier maintenance et patrimoine» RATP Dev.

Enfin, les besoins exprimés par Annemasse Agglo sont partagés avec les équipes RATP Dev pour mettre à disposition de TP2A un éventail d'outils et d'informations adaptés et opérationnels.

> Les outillages

Le parc actuel d'outils et d'équipements est suffisant pour la maintenance de 33 bus. L'arrivée de bus électriques et BioGNV nécessite des équipements spécifiques. Nous prenons l'hypothèse classique que ces investissements sont intégrés au projet global de transition énergétique du parc et du dépôt.

La valeur de 8 000 € annuels prévus dans le PPI du DCE nous paraît cohérent avec le besoin de l'atelier, (hors équipements pour la maintenance des bus bioGNV et électriques, acquis par Annemasse Agglo).

> Une maintenance fortement informatisée

TP2A continue d'utiliser la chaîne métiers de Rouxel Informatique (Groupe CFD) dont la **GMAO WINATEL et le logiciel de gestion des carburants WINCARB**.

Conçue par des professionnels de la maintenance, cette suite progicielle est parfaitement adaptée au réseau. Elle présente l'avantage d'être un outil du marché, indépendant et bénéficiant des constantes améliorations apportées par d'autres clients « Transport Public ». WINATEL alimente également les dispositifs de « Business Intelligence » au service du pilotage de l'activité.

> La mise en place du véhicule connecté avec l'outil STRATIO

Nous équipons l'ensemble du parc autobus avec l'outil STRATIO (y compris ceux exploités par la SAT). **Chaque véhicule du parc devient alors un véhicule connecté.**

Dès fin 2022, l'équipe maintenance TP2A disposera d'une gestion dynamique et centralisée du parc permettant des **actions prédictives** complémentaires à la maintenance préventive et corrective classique.

Chaque boîtier STRATIO est installé, en lecture seule, sur le CAN du véhicule et capte toutes les informations disponibles. **Un écran à l'atelier répercute toutes les anomalies en temps réel.** Cette solution innovante d'analyse en temps réel permet de rendre intelligible aux équipes de maintenance la masse de données techniques issues du parc de véhicules.

Via des indicateurs métiers construits par RATP Dev, elle diminue de manière significative les frais de maintenance, évitant des avaries et des remorquages.



Les données techniques sont collectées et analysées en permanence permettant de :

- Anticiper les changements de pièces avant leur défaillance ;
- Suivre les paramètres dynamiques (températures, pressions, kilométrage, niveaux, voyants...) ;
- Enregistrer les données pour des analyses a posteriori (fonction « boîte noire »).

En cas de dépassement de seuils préétablis ou d'apparition de voyants défauts sur le tableau de bord, une alerte est immédiatement communiquée à l'atelier de maintenance sur un écran LCD.

Les alertes apparaissent en temps réels et permettent le déclenchement d'une intervention proactive d'inspection du véhicule, avant apparition de la panne. L'équipement de l'ensemble du parc bus d'Annemasse Agglo est un facteur déterminant pour l'optimisation du coût de maintenance au km détaillée dans les documents financiers de notre offre.

Cet outil est au cœur du projet de la Direction Technique MAINT'UP, qui permet d'analyser et filtrer les données pour aider la maintenance TP2A à prendre les meilleures décisions en temps réel et sur la durée.

Retour d'expérience RATP Dev

L'installation de boîtiers Stratio sur l'ensemble du parc bus exploité par RATP Dev à Brest a permis de réduire les indisponibilités bus (par exemple en étant alerter d'un niveau batterie faible avant le démarrage du véhicule le matin) et d'adapter certaines consignes et rappels aux conducteurs (éteindre le moteur aux terminus, ne jamais rouler avec la boîte de vitesses en position neutre...).

> La documentation technique

Les travaux de maintenance reposent sur une documentation technique constituée des procédures et instructions techniques RATP Dev, des formulaires (ex. : feuilles de visites préventives, ordres de travail édités par la GMAO), des documentations des constructeurs et des documents de formation.

> La Gestion des achats, des stocks et des approvisionnements en carburant

Tous les bons de commande, bons de livraison et sorties de pièces sont tracés dans la GMAO. Cela permet de suivre les stocks en temps réel, et d'organiser les réapprovisionnements.

Les approvisionnements en gazole, électricité et en bioGNV sont réalisés dans le cadre d'un contrat Groupe RATP, qui garantit les livraisons y compris en période perturbée (grève, blocage dépôts carburant).

La répartition entre préventif et curatif

> La maintenance préventive : éviter la panne

La maintenance préventive permet de limiter l'apparition de défaillance d'un équipement. Elle est programmée sur des périodes qui ne perturbent pas l'exploitation et qui permettent l'optimisation de l'utilisation des agents de maintenance et des équipements industriels. L'entretien préventif de TP2A repose sur 3 types de critères de déclenchement planifiés :

- **Critère temps** : un calendrier de visites systématiques prédéfini ;
- **Critère kilométrage** : opération de maintenance déclenchée après un certain kilométrage ;
- **Critère prédictif** : le suivi quotidien et les mesures (visites systématiques ou information de l'outil Stratio) déclenche des opérations de maintenance conditionnelle.

La maintenance préventive est définie, pour chaque type de véhicules, suivant 4 cycles qui se superposent et dont les opérations peuvent être couplées :



Il y a 2 cycles de visites sur critère temps :

- Le cycle « S ou Station-Service », réalisé chaque mois, il contient les opérations simples de contrôles et compléments des niveaux.
- Le cycle « CV ou Carte Violette » effectué tous les 6 mois, correspond à la préparation de la visite « Mines » selon les exigences réglementaires.

Il y a 2 cycles de visites sur critère kilométrage :

- Le cycle « G ou Graissages / Vidanges » comprend les vidanges (moteur, pont, boîte de vitesses) et le graissage des éléments mécaniques.
- Le cycle « M ou Mécanique » est constitué des contrôles de l'état général et du comportement du véhicule, incluant la mesure de l'efficacité du freinage. Ce cycle permet également d'intégrer les opérations de maintenance conditionnelle.

NB : il y a également certaines interventions, préconisées par les constructeurs ou issu de l'expérience du groupe RATP, à des fréquences supérieures à une année.

> La maintenance corrective : viser la réactivité

Le fait déclencheur d'une opération de maintenance corrective est toujours une défaillance. L'organisation de la maintenance TP2A vise à éviter l'indisponibilité d'un matériel roulant et limiter en nombre et en temps les impacts sur l'exploitation du service (pertes kilométriques, report de charge, immobilisation du bus en ligne et transbordement de voyageurs dans le cas d'une panne sur ligne).

Notre pratique du correctif est la suivante :

- Si la défaillance constatée peut être résolue immédiatement, une « intervention flash » est déclenchée ;

Si la réparation immédiate n'est pas possible, l'opération est planifiée par le chef d'équipe ;

- Les signalements mineurs sont traités dès le lendemain matin avant les départs (s'il s'agit d'une opération rapide : changement d'ampoule ou d'un balai d'essuie-glace, resserrage d'un rétroviseur, complément de lave-glace,) ou bien planifiés pour un travail en journée ;
- Dans le cas d'une panne ou d'un accident matériel immobilisant le véhicule, la priorité est donnée à la poursuite de l'exploitation en minimisant les pertes kilométriques, en appliquant la procédure de « remplacement en ligne » à chaque fois que possible.

Le choix entre Internalisation & sous-traitance

Les opérations relatives aux 3 premiers niveaux de maintenance (norme FD X60-010) sont traitées en interne et les éventuelles opérations relevant des niveaux 4 et 5 sont sous-traitées à des ateliers spécialisés.

> Opérations de mécanique

La maintenance mécanique réalisée en interne porte sur le remplacement de pièces d'usure, le réglage et l'échange standard d'organes (transmissions, direction, suspension). Les réparations d'avaries internes sur les organes déposés sont sous-traitées.

> Entretien des pneumatiques

La fourniture et l'entretien des pneumatiques sont réalisés dans le cadre d'un contrat d'entretien kilométrique avec un des grands manufacturiers de pneumatiques (Michelin, Continental, Goodyear).

Notre travail en interne sur les roues et pneumatiques se limite aux contrôles et à la dépose d'une roue défectueuse. L'expérience technique du Groupe RATP nous permet d'adapter précisément les pneumatiques aux conditions de circulation du réseau, y compris en période hivernale.

> Opérations de carrosserie

Les travaux de carrosserie sont réalisés en interne s'il s'agit de réparations mineures (échange de panneau, pare-chocs, bas de caisse, pare-brise, habillage, ...). Les opérations de redressement du châssis ou de découpe/soudage d'éléments de structures sont sous-traitées à des établissements spécialisés dont les installations sont conformes aux normes industrielles.

> Les opérations spécifiques aux autobus électriques et BioGNV

Pour réussir la transition aux bus électriques et BioGNV, nous assurons la formation de l'équipe maintenance TP2A avec les formateurs du département BUS de la RATP.

Le plan de maintenance de ces nouveaux véhicules est construit sur la base des préconisations des constructeurs, complété du retour d'expérience du Groupe RATP.

Nous mettons à profit les 2 années de garantie des nouveaux matériels et les formations dispensées par les constructeurs pour assurer la montée en compétence des mainteneurs.

L'ensemble des partenaires extérieurs amenés à intervenir sur ces véhicules est informé de ces spécificités (pompiers, services de dépannage, sous-traitants).

Nous considérons que l'atelier du dépôt de Ville-la-Grand sera mis aux normes ATEX pour accueillir la maintenance des bus bioGNV à partir de 2028. Concernant la SAT, les travaux pour la mise au norme ATEX de leur atelier sont déjà prévus pour 2022.

> Modalités d'exploitation du dépôt en phase travaux :

Pour la phase travaux (Avril 2023 – Septembre 2024) et après la phase travaux (Octobre 2024 – Juin 2027), l'extension de l'atelier n'étant pas nécessaire, il n'y a donc pas d'impact sur la maintenance des véhicules. Le passage de 37 à 31 bus en 2023 puis 33 bus en 2025 facilite le remisage des bus. Les modalités complémentaires sont précisées à l'annexe B31.2 « modalité d'exploitation du dépôt en phase travaux ».

> La gestion des dépannages

Pendant les périodes de présences des mainteneurs à l'atelier, le dépannage est assuré par l'équipe de maintenance. En dehors de ces heures, l'opérateur d'astreinte gère, soit en direct, soit en déclenchant le remorquage éventuel (société spécialisée).

Parmi les pannes, on distingue les pannes dites «rouges» immobilisant des clients à bord des véhicules (les autres pannes étant celles qui n'affectent pas les voyageurs). L'objectif est d'atteindre zéro panne rouge. L'outil Stratio alerte immédiatement l'atelier ou le l'agent d'astreinte en cas de dysfonctionnement véhicule. Cela entraîne une analyse immédiate et une action visant à éviter la panne.

> Le rôle de la station-service

Le passage quotidien à la station-service est le point de rencontre privilégié entre l'exploitation et la maintenance. Le conducteur fait les différents signalements à l'agent de maîtrise d'exploitation présent qui les transmet, si nécessaire, à la maintenance. Ce fonctionnement «court» évite un process administratif lourd et permet, dans la majorité des cas, de régler les problèmes immédiatement et au juste niveau.

Les pleins carburant sont réalisés par les conducteurs. L'assureur réalise les pleins d'AdBlue.

Pour les véhicules bioGNV et électrique, le branchement au poste d'avitaillement sera réalisé par la personne qui remise le véhicule.

Concernant les bus bioGNV exploités par la SAT à compter de 2029, il est prévu d'utiliser le poste de charge rapide du dépôt de Ville-La-Grand (avec refection des consommations).

> Le lavage extérieur

L'état de propreté de chaque véhicule est contrôlé par un agent d'exploitation.

Le lavage extérieur est effectué par passage dans le tunnel de lavage (au dépôt de Ville-La-Grand pour TP2A et sur son propre dépôt pour la SAT). La fréquence de passage est augmentée par temps de pluie, neige, ou lorsque les chaussées sont boueuses.

> Le lavage intérieur véhicules

TP2A confie le lavage intérieur des véhicules à l'entreprise locale ATALIAN. Afin de garantir un état de propreté optimal, il existe 4 cycles d'opérations de nettoyage : Visite N1 (quotidienne), Visite N2 (hebdomadaire), Visite N3 (semestrielle) et Visite N4 (annuelle). De manière contradictoire et inopinée, des « revues de nettoyage » sont réalisées par l'équipe TP2A.

Maintenance des bâtiments

Le périmètre de responsabilités de TP2A concerne les infrastructures et bâtiments suivants :

- Le dépôt de Ville-la-Grand ;
- La maison de la Mobilité et du Tourisme ;
- Les sanitaires conducteurs présents sur 11 terminus des lignes du réseau TAC ;
- Le local conducteur présent au terminus ALTEA ;
- Les consignes à vélos de la gare ainsi que celle située à Moillesulaz ;
- La station de lavage vélo située parvis de la gare ;
- Les armoires électriques des 4 stations tramway.

L'entretien courant

Les opérations d'entretien courant sont gérées par le Responsable QHSE. Planifiées à l'année ou réalisées après un signalement, Ces opérations concernent :

- La plomberie sanitaire (robinetterie, siphons, chasses d'eau) ;
- L'éclairage et les installations électriques (remplacement des ampoules, des petits appareils) ;
- Les équipements (entretien courant, graissage, petites réparations) ;
- Les intérieurs (petites réparations sol, murs, plafonds) ;
- L'extérieur (espaces verts, descentes eaux pluviales, grilles d'évacuation).

Par ailleurs, le service marketing TP2A s'assure quotidiennement du bon fonctionnement de la station de lavage vélos du parvis Nord de la gare d'Annemasse. Afin d'assurer la disponibilité permanente de l'équipement, une permanence téléphonique est en place.

Les visites annuelles

Des visites et contrôles annuels sont réalisés afin de s'assurer de la conformité des biens et équipements et de définir les travaux à planifier pour l'année. Les équipements suivants sont vérifiés :

- L'assainissement (état des canalisations, bacs et regards) ;
- Les plomberies sanitaires (état des canalisations, robinetteries, appareils, pompes) ;
- L'éclairage et les installations électriques (vétusté des appareils) ;
- Les espaces extérieurs (caniveaux, zones de circulation et de stationnement) ;
- Les menuiseries extérieures (états, peintures, fixations vitreries) ;
- Les toitures (mousses, états) ;
- Les portes de l'atelier (fermeture électrique et sécurité) ;
- Les aménagements intérieurs (état des murs, sols, plafonds, menuiseries, équipements).

Les travaux systématiques planifiés

Ils concernent les travaux d'entretien récurrents qui sont à effectuer selon une périodicité inférieure ou égale à l'année. Pour répondre à des contraintes de savoir-faire, d'outillage ou réglementaires, ces travaux sont effectués par des entreprises sous-traitantes.

Le choix du prestataire repose sur sa faculté à prendre en compte les aspects environnementaux (agrément des entreprises pour l'élimination des déchets comme les boues de décanteurs par exemple) et de sécurité (agrément APSAD pour la maintenance des chaudières...).

Le suivi opérationnel de ces contrats est pris en charge par le Responsable QHSE.

Les aspects réglementaires

Selon leur destination, les bâtiments et leurs équipements doivent être en conformité avec les réglementations suivantes :

- Établissement recevant du public (ou ERP, comme la Maison de la Mobilité et du Tourisme) ;
- Code du Travail : tous bâtiments et aires dans lesquels évolue du personnel ;
- Sécurité incendie : tous les bâtiments et aires de circulation.

Les visites et travaux d'entretien réglementaires sont réalisés dans le cadre d'un contrat avec des organismes dûment agréés, en grande partie par la société APAVE. Les rapports de contrôles sont archivés par le Responsable QHSE.

Les opérations de maintenance spécifique

> La maintenance des armoires électriques Stations Tramway

Les interventions de premiers niveaux sont réalisées par notre équipe TP2A dans un délai de 2h.

La maintenance préventive et curative de niveau 3 à 5 est sous-traitée à l'entreprise SPIE. Le délai d'intervention maximal de SPIE est de 24h.

> La maintenance des 4 P+R

Plusieurs solutions sont envisageables pour une ouverture digitalisée des P+R. Elles sont présentées à l'annexe B31.3.

L'entretien des contrôles d'accès des quatre P+R (Jean Monnet, Altea et Gare de Machilly à compter du 01/01/2025 et le P+R Lycée des Glières à compter du 01/01/2026) est assuré dans le cadre du contrat de maintenance établi avec CONDUENT.

En option, nous avons chiffré les opérations suivantes :

- L'abonnement et le coût d'éclairage et d'arrosage dans le cas d'arrosage automatique,
- L'entretien du bassin de rétention,
- Le vidage des Corbeilles et picking des déchets sur le site,
- Le balayage,
- L'entretien des espaces verts,
- Les opérations de déneigement.

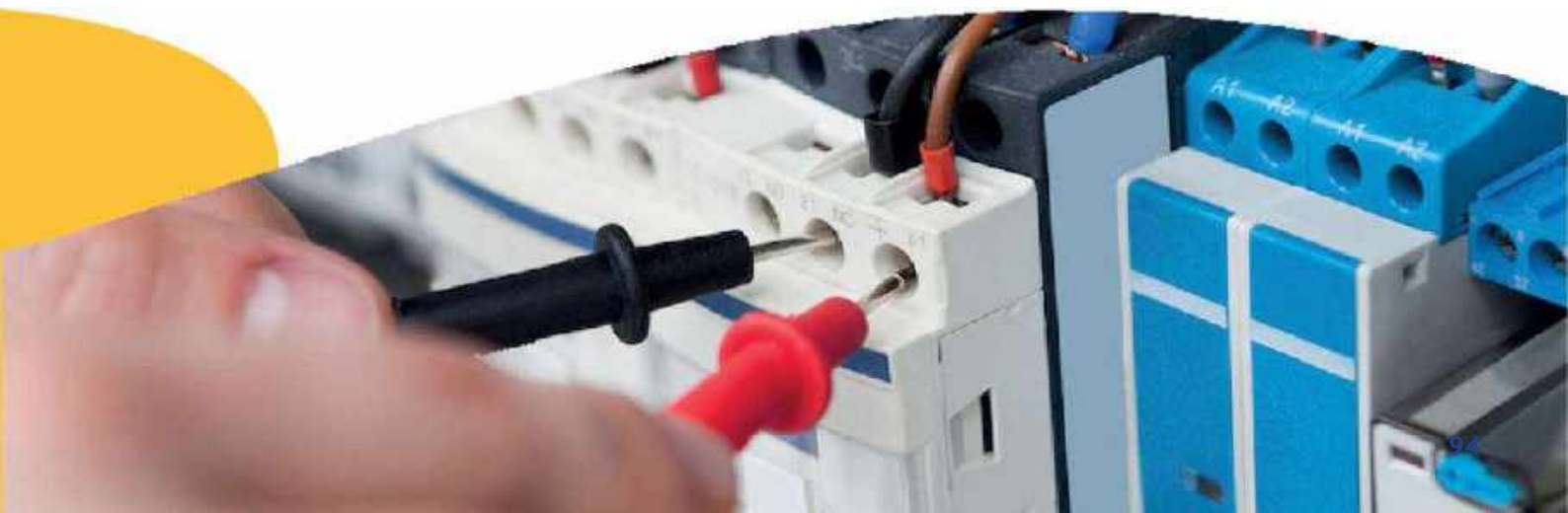
Nous estimons cette option avec un montant de 115K€/an et par P+R (sur la base des tarifs supportés par Annemasse Agglo - restant à affiner). Pour cette option, la mise en place et le renouvellement de la signalétique est assuré par Annemasse Agglo.

> La maintenance liée à l'infrastructure bioGNV

Notre offre propose uniquement la maintenance de niveau 1 de la station bioGNV prévue pour le dépôt. En effet, dans son PPI, l'agglomération prévoit une somme dédiée à la maintenance de la station bioGNV ainsi que des équipements de distribution.

Le niveau 1 englobe des actions simples nécessaires à l'exploitation et réalisées sur des éléments facilement accessibles en toute sécurité à l'aide d'équipements de soutien intégrés au bien. Il s'agit par exemple des réglages, contrôles et inspections simples, nettoyage des caniveaux (feuilles mortes), etc.

Par ailleurs, l'atelier de maintenance sera adapté aux risques liés au GNV (détecteurs gaz, asservissement des ouvrants en toiture et des portes sectionnelles, ...). La maintenance de ces nouveaux équipements fait partie des contrôles réglementaires réalisés par un organisme agréé.



> Maintenance liée à l'infrastructure de charge des bus électriques

Pour la maintenance de la partie en amont du chargeur (cellules haute tension, transformateur, armoires électriques), il s'agit des mêmes opérations et contrôles réglementaires réalisés pour une infrastructure d'un bâtiment. Ces opérations sont sous-traitées à une société spécialisée comme la SPIE et l'APAVE.

Comme pour l'infrastructure de recharge GNV, nous prenons à notre charge la réalisation de la maintenance du niveau 1 des chargeurs. Il s'agit des essentiellement de vérifications des chargeurs et la remonté de signalements au fournisseur de chargeurs assurant la maintenance. A partir de 2025, nous sommes concernés par le décret du 8 août 2021 (cf Annexe B31.4 Impacts du décret 8 août 2021).

Maintenance des systèmes

Notre approche de la maintenance des systèmes

Notre vision sur la maintenance des systèmes tels que le système billettique, le SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) ou encore la radio est de maintenir un haut niveau de disponibilité et de fiabilité tout en maîtrisant les coûts de fonctionnement associés.

Concernant le SAEIV et la billettique, nous assurons la maintenance des équipements sur la totalité du parc mis à disposition par Annemasse Agglo (véhicules exploités par TP2A et par la SAT).

> La maintenance matérielle

Chaque système fait l'objet d'une maintenance préventive afin de maximiser la durée de vie des équipements (embarqués ou au sol) et des serveurs. Les équipements des véhicules sont régulièrement vérifiés et entretenus afin de prévenir au mieux les pannes. La vérification des équipements est l'affaire de tous, et plus particulièrement des conducteurs et de l'équipe maintenance lors des arrêts planifiés des véhicules.

De même, un suivi et des tournées sont planifiées régulièrement pour le maintien des équipements au sol comme les Distributeurs Automatiques de Titres (DAT), les Bornes d'Information Voyageurs (BIV) ou les consignes vélos. Ils sont complétés par les contrôles internes « qualité de service » (cf chapitre B35.)

Ce suivi des systèmes concerne autant la partie matériel (embarqué et au sol) que la partie logicielle et serveurs. Une supervision des serveurs est en place

dans l'entreprise afin de pouvoir les monitorer et d'être alerté en cas d'anomalie ou à certains moments critiques (comme les disques pleins par exemple).

Une maintenance corrective est effectuée lorsque cela est nécessaire. Les équipements concernés sont démontés et remplacés par un lot de remplacement en stock afin de remettre à disposition les véhicules, DAT, BIV ou les ouvertures consignes à vélos et P+R le plus rapidement possible.

Les équipements qui sont jugés obsolètes ou non réparables sont tout simplement remplacés par des équipements provenant du stock ou par des équipements neufs (si le stock est insuffisant).

Pour chaque système nous prévoyons, en lien avec l'Agglomération, un stock de pièces complètes et détachées suffisant afin d'assurer un remplacement au plus vite.

> La maintenance logicielle

Le maintien en condition opérationnelle des logiciels est effectué par l'administrateur systèmes. Il a en charge leur bon paramétrage afin que les équipements fonctionnent correctement et contiennent des informations justes et à jour. ce point est primordial pour l'opérabilité des systèmes mais également pour obtenir des statistiques utilisables et fiables.

Il suit au quotidien le bon fonctionnement des systèmes et remonte les anomalies logicielles observées dans l'outil de suivi des anomalies pour mise en place de correctifs par le fournisseur.

Enfin, il a la charge de la validation des nouvelles versions logicielles livrées par le fournisseur dans le cadre de la mise en place de correctifs ou d'évolutions.

> Le suivi de l'obsolescence

Enfin, un suivi de l'obsolescence générale (matérielle et logicielle) de chaque système est effectué une fois par an afin de s'assurer de ne pas être confrontés à une obsolescence imprévue et organiser au mieux un renouvellement dans le temps de tout ou partie du système si nécessaire.

Ce suivi est réalisé avec chaque fournisseur, et en collaboration avec l'Agglomération, dans le cadre du contrat de maintenance qui nous lie à eux.

> La gestion des flux de données

Nous maîtrisons la complexité de la gestion des flux de données entre la France et la Suisse. L'annexe 7 au projet de contrat a été établie par RATP Dev à la suite des groupes de travail RATP Dev / TPG / Annemasse Agglo. TP2A, grâce au soutien de RATP Dev et des TPG, continuera à assurer l'alimentation, la mise à jour et la continuité de service des différents flux et de données théorique et temps réel de nos systèmes SAEIV et billettique entre les systèmes de l'ensemble des opérateurs transfrontaliers.

Nous réalisons la transmission de l'information voyageur temps réel depuis le SAEIV INEO, une conversion en SIRI profil Suisse via un relais Concerto développé en partenariat avec RATP Dev et une intégration dans le CUS (open data Suisse) avec un accompagnement des équipes RATP Dev.

L'organisation de la maintenance des systèmes

Notre organisation pour assurer la maintenance des systèmes est basée sur un juste milieu entre une maintenance réalisée en interne et la sous-traitance d'une partie des travaux.

Les équipes de maintenance interne ont pour rôle d'assurer la maintenance préventive, le remplacement de matériel défectueux par du matériel en stock, les réparations simples et le suivi de la maintenance corrective auprès des sous-traitants. Une supervision générale des systèmes est également réalisée en interne.

L'essentiel de la maintenance corrective, ainsi que le suivi de l'obsolescence, sont à la charge des différents sous-traitants, fournisseurs de leur solution.

Pour le SAEIV, les équipes TP2A auront la charge de la maintenance niveau 1 à 2. Les niveaux 3 à 5 restent de la responsabilité d'Annemasse Agglo.

Pour le système Billettique, les équipes TP2A auront la charge de la maintenance niveau 1 à 3 (pour partie). La maintenance plus lourde et spécialisée niveau 3, sera sous-traitée.

Les niveaux 4 et 5 restent de la responsabilité d'Annemasse Agglo.

L'objectif de cette organisation est de **ne pas être dépendant des sous-traitants** pour remettre en service un simple matériel défectueux. Il s'agit donc de gagner en réactivité et en taux de disponibilité des équipements, tout en s'appuyant sur l'expertise de chaque fournisseur, dans la réparation et le maintien dans le temps de leur propre système.

Internaliser complètement la maintenance corrective ne serait pas optimal en termes de moyens humains et de coût.

Un contrat de maintenance logicielle et matérielle est négocié et un outil de suivi des interventions et réparation est mis en place avec chaque fournisseur, en particulier avec Conduent pour la billettique, INEO pour le SAEIV et Lumiplan pour les BIV.

Ces contrats pourront être revus régulièrement pour s'adapter au mieux au besoin d'assistance et optimiser leur coût.

La relation avec les fournisseurs est pilotée par l'administrateur systèmes qui a une vision globale du fonctionnement de chaque système, aussi bien d'un point de vue matériel que logiciel.

En résumé

Afin d'assurer un bon niveau de disponibilité des différents systèmes nous mettons l'accent sur le suivi et la maintenance préventive des équipements.

L'équilibre entre réparation en interne et sous-traitance nous permet de conserver un bon niveau de réactivité en local tout en nous appuyant sur l'expertise de chaque fournisseur pour régler les dysfonctionnements importants. Cela permet également d'optimiser les coûts de maintenance en ayant le bon niveau de moyens humains et une maîtrise des coûts liés aux contrats.

La présence d'un administrateur systèmes permet d'avoir une vision globale (matériel et logiciel) du fonctionnement des systèmes et une relation proche avec les fournisseurs afin de garantir un bon niveau de réactivité et un pilotage efficace des sujets à traiter (choix techniques, priorisation des sujets, planification des mises-à-jour).

Dispositif d'exploitation courante

Une organisation au service de la qualité et de la sécurité sur le réseau

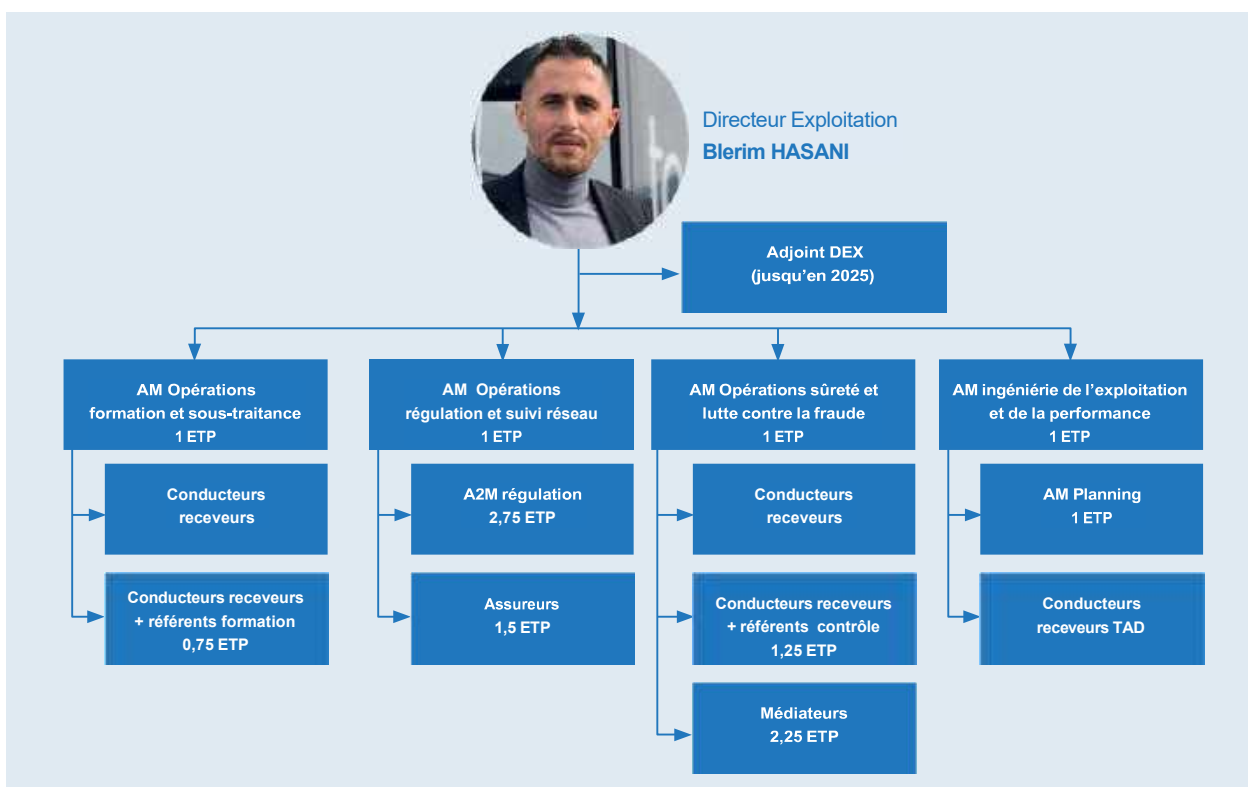
L'organigramme du service Exploitation

Nous proposons une organisation de l'exploitation optimisée, qui s'appuie sur notre expérience et les exigences du futur contrat.

Les rôles et responsabilités de l'ensemble des acteurs sont clairs et compris par tous. Chaque collaborateur bénéficie d'un suivi individualisé de ses aptitudes professionnelles, de la part de son responsable hiérarchique, dans le cadre d'un entretien annuel professionnel (EAP).

Toutes les fonctions structurantes de l'exécution des services TAC sont regroupées au service Exploitation de façon intégrée :

- L'optimisation du service de transport ;
- La planification et l'affectation quotidiennes des ressources humaines et matérielles ;
- La gestion opérationnelle des conducteurs (formation, encadrement hiérarchique, support);
- La supervision du réseau en temps réel et la mise en œuvre des moyens nécessaires en cas d'incident ou de perturbation du service ;
- La lutte contre la fraude et le suivi de la qualité de service sur le réseau ;
- Le pilotage des sous-traitants.



Le process d'exploitation

Le process d'exploitation consiste à transmettre, à chaque étape de la production, les informations dont chacun a besoin pour atteindre les objectifs fixés et plus particulièrement celui de fournir un service de qualité à nos clients voyageurs.

Depuis la conception de l'offre jusqu'à la réalisation du service, l'organisation de l'exploitation TP2A est basée sur l'échange et la proximité. Elle s'appuie sur les 4 valeurs de TP2A : respect, exigence de qualité, convivialité, adaptabilité.

Le système de pilotage de la performance et d'amélioration continue

TP2A met en œuvre un système de pilotage de la performance en s'appuyant sur les outils et l'expertise du groupe RATP Dev. TP2A évalue et suit l'évolution de sa performance, notamment en termes d'optimisation de l'offre, de maîtrise de son effectif et de qualité de service offerte aux clients voyageurs. Chaque année, les résultats sont analysés et les écarts constatés font l'objet de plans d'actions. Parmi les plans d'actions mis en place, on retrouve, à titre d'exemple, l'optimisation des temps de parcours.

Nos engagements pour l'exploitation

- La **continuité de service** : Un taux de réalisation de l'offre supérieur à 99,99%. C'est ce que nous atteignons aujourd'hui avec 15 courses perdues en 2021 sur 34 000
- La **sécurité** : un taux d'accidentologie inférieur à 0,1 accident pour 10 000 km (0,06 en 2021)
- L'amélioration continue de la **vitesse commerciale**, facteur essentiel d'attractivité, avec chaque trimestre des propositions d'aménagements sur la voirie, les installations fixes ou les parcours.

> L'optimisation des temps de parcours

Les analyses d'optimisation des temps de parcours font l'objet d'aller-retours permanents entre :

- Les conducteurs et le management d'exploitation, notamment dans le cadre de « réunions de ligne » ;
- L'exploitation et les méthodes, notamment à la suite de l'utilisation des données SAE/Billetique analysées par l'outil CITIO.

Les pistes d'amélioration identifiées sont présentées à l'Agglomération par TP2A qui remplit ainsi son rôle de conseil et d'expertise.

Nos réalisations communes

En 2020 et 2021, nous avons travaillé avec Annemasse Agglo pour améliorer les vitesses commerciales suivantes :

Exemple de réalisation sur la ligne TANGO avec une comparaison de la Vitesse Commerciale :

	Projets	Impacts sur la Vitesse Commerciale					
		Sept 20	Sept 21	Écart	Oct 20	Oct 21	Écart
Tango	Déploiement de la priorité aux feux (CAPSYS) sur la ligne TANGO à partir du 14/09/21	17.5km/h	22.9km/h	5,4km/h	17.4km/h	21.5km/h	4,1

Les actions en cours avec Annemasse Agglo sur l'année 2022 concernant la Vitesse Commerciale :

Lignes	Projets et actions
Ligne 8	Changement de l'itinéraire sur la ligne (utilisation de la voie bus dans un sens avec la ligne TANGO)
Ligne 3	Changement de l'itinéraire sur la ligne (utilisation de la voie bus avec la ligne TANGO)
Réseau TAC	Analyse de la fréquentation pour l'ensemble des arrêts via l'outil CITIO (suppression des arrêts, déplacement des arrêts, lignes TAD ...)
Ligne 6	Amélioration des performances de la ligne entre le collège J.Prévert et la rue du Baron de Loe
Lignes 4/3	Baron de Loe (Rendre la rue des négociants en site propre pour les BUS)
Réseau TAC	Déploiement de la priorité aux feux sur l'ensemble des lignes du réseau TAC

> Traçabilité et reporting

TP2A a souhaité améliorer son reporting d'exploitation en se dotant d'un outil digital qui favorise le suivi et la traçabilité de ses activités. Elle a choisi **SafeTracker**, une main courante digitale adaptée aux besoins d'exploitation et aux engagements de qualité sur le réseau TAC. Le reporting actuel de TP2A est issu de Safe Tracker.

> Animation « performance métiers »

TP2A bénéficie de l'expertise du groupe RATP Dev. Une animation des métiers est conduite par le pôle « Performance, Exploitation et Sécurité » à la Direction des Opérations de la BU France. Ainsi, tout au long de l'année, un support technique, des formations pratiques et un partage d'expériences sont assurés par ce réseau d'échange du groupe et par les experts métiers pour :

- Capitaliser sur l'expérience par des processus de partage ;
- Mettre en valeur les pratiques « métier » les plus efficaces ;
- Créer des réseaux d'entraide entre filiales et entre exploitants ;
- Reconnaître le professionnalisme des collaborateurs et valoriser leurs compétences.

Le management réinventé

TP2A a fait de la proximité le cœur de son projet de management. L'objectif est de **responsabiliser le management intermédiaire** (agents de maîtrise), en organisant une démarche de gestion **des relations avec les salariés en « circuit court »**.

Le circuit court favorise la motivation et l'implication des collaborateurs, renforce les liens et établit des relations durables basées sur la confiance.

Ce principe de « circuit court » s'applique dans le cadre des relations entre les services. A titre d'exemple, le **«point 5 minutes»** est une réunion quotidienne et systématique entre les managers de l'exploitation et de la maintenance. Ils passent en revue les difficultés rencontrées la veille et les points de vigilance du jour pour mieux coordonner leurs actions.

La formation comme levier de progression

Notre projet de formation vise la montée en compétences de nos collaborateurs et l'appropriation de la « culture du service » TP2A.



Il porte autant sur les aspects techniques ou réglementaires (formation FCO, écoconduite...) que sur les comportements à adopter vis-à-vis des voyageurs pour permettre **une approche totalement renouvelée de leur rapport au travail** (cf chapitre B34).

En complément, nous avons prévu de nous appuyer sur des outils modernes et performants tel que FlexNav, **un GPS de formation pour les conducteurs édité par la société Hubup**.

Cet outil du quotidien est une solution complémentaire d'accompagnement de nos conducteurs lors de **leur formation en ligne**. Simple à utiliser et à paramétrer, il génère un gain en autonomie et de temps considérable pour nos formateurs et une sécurité supplémentaire pour nos nouveaux conducteurs.

La prévention et la lutte contre les addictions

Des contrôles réguliers sont réalisés auprès des collaborateurs et une procédure de lutte contre les addictions est formalisée dans l'entreprise. Elle est décrite à l'annexe « B32.1 Lutte contre les addictions ».

Une journée type d'exploitation

D'un point de vue opérationnel, le management de proximité, le fonctionnement en circuit court, les valeurs fortes et partagées se répercutent sur le quotidien de l'exploitation avec, pour principal objectif, délivrer le niveau de service attendu par nos clients voyageurs.

> Avant le service : « Prendre un bon départ »

Un agent de l'équipe de maintenance est mobilisé au minimum 30 minutes avant l'heure du premier départ. Il a la charge de mettre en route les dispositifs techniques liés au suivi de l'exploitation et de la maintenance et s'assure du bon fonctionnement des véhicules avant leur sortie.

En cas de difficultés techniques, en liaison avec l'exploitation, il a la responsabilité d'affecter un autre véhicule au service pour garantir les départs à l'heure.

15 minutes avant la 1^{ère} prise de service conducteur, un manager d'exploitation est présent pour accueillir les équipes de conduite. Il s'appuie sur le conducteur de réserve (assureur), qu'il sollicite pour palier une éventuelle absence ou un retard de conducteurs.

L'ensemble des départs est « pointé » et supervisé via la borne de prise et de relâche de vacation INEO.

Ce dispositif est destiné à garantir le respect des heures de mise en ligne mais également à favoriser les temps d'échange et d'information auprès des collaborateurs, avant le démarrage de leur journée.

En cas d'anomalie ou de difficulté constatée (exploitation, maintenance ou conditions climatiques), le manager d'exploitation informe le cadre d'astreinte et met en place les actions nécessaires.

> Pendant le service : « Objectif qualité »

Au Poste de Commande Centralisé (PCC), le régulateur a la responsabilité de gérer, en temps réel, le service sur le SAE INEO. Sa présence couvre l'amplitude du réseau et est renforcée pendant les heures de pointe (Cf tableaux ci-dessous).

Les horaires du lundi au vendredi :

Régulateur 1	4h15	11h15																	
Régulateur 2																			
Régulateur 3																			
H' de pointe PCC																			

Les horaires du samedi/dimanche :

Samedi																			
Régulateur 1	4h45	11h45																	
Régulateur 2																			
Régulateur 3																			
Dimanche																			
Régulateur 1	6h30	14h30																	
Régulateur 2																			

5 agents concernés par le roulement du PCC, qui se répartissent les services suivants :

- 3 services/jour du lundi au samedi en tenant compte des repos.
- 2 services/jour le dimanche en tenant compte des repos.

De fait, du lundi au vendredi, 3 agents de régulations assurent les 3 vacations sur la journée. 1 assureur complète le dispositif lors des heures de pointe pour couvrir les besoins plus importants sur ces 2 périodes.

Le régulateur du PCC pilote les informations reçues du SAE. Il échange avec les conducteurs et l'encadrement du réseau par radio et par téléphone.

Véritable interface avec les conducteurs qu'il accompagne, il prend les dispositions qui s'imposent au regard des situations rencontrées. Il peut agir pour garantir des correspondances sur le réseau et effectuer des manœuvres de régulation en cas de retard. Il peut également coordonner les différents acteurs en cas de pannes, d'incidents, d'accidents et d'agressions.

Son principal objectif est de minimiser l'impact d'une perturbation sur les voyageurs.

Si nécessaire, il sollicite les équipes présentes sur le terrain ou mobilise le personnel encadrant pour se rendre sur site.

Les régulateurs TP2A sont spécialement formés aux procédures à suivre (livrets PCC). Ils disposent des modes opératoires pour chaque ligne (synthèse de ligne) leur permettant de prendre des décisions rapides et efficaces, selon les aléas d'exploitation.

Tous les évènements, incidents ou aléas d'exploitation sont consignés dans Safe Tracker, notre outil de main courante.

En fonction des perturbations sur le service, **la procédure Informations Voyageurs est déclenchée** (cf Annexe B23.2).

Le Directeur d'exploitation est tenu informé des conditions générales quotidiennes du réseau.

Lorsque la situation l'exige (impact important sur le service ou sa continuité), il décide des mesures à prendre et en informe l'Agglomération.

> Fin de service : « Partager et échanger »

L'organisation de TP2A favorise les rituels de rencontre avec les collaborateurs. Point fort de la culture RATP Dev : **un manager est systématiquement disponible à l'heure des fins de services et rentrées au dépôt.**

Il s'agit de permettre aux collaborateurs dont les horaires sont décalés, d'avoir un interlocuteur responsable pour répondre aux éventuelles questions courantes qu'ils se posent.

Le parc de réserve

Afin d'assurer une qualité de service optimale, il est nécessaire de disposer d'un parc de bus de réserve, pour chaque segment véhicules. Cette précaution permet de palier à toute indisponibilité (véhicule nécessitant une intervention maintenance dépassant

24 heures, véhicule passant une visite réglementaire, panne ou accident important).

> Réserve bus articulés

Le parc actuel comprend 12 bus articulés. Pour le besoin en pointe de 12 bus, **le parc mis à disposition n'offre pas de véhicule de réserve.**

En cas de nécessité, un bus standard est utilisé pour remplacer le bus articulé indisponible.

Nous proposons de ne réformer aucun bus articulé en 2023 et de faire **l'acquisition d'un bus articulé d'occasion Euro 5 dès le début du marché.** Cette disposition nous permet d'avoir 1 réserve dès 2023 et de garantir le respect de l'offre tous les jours.

Ce véhicule sera acheté par TP2A et renouvelé en 2028 avec l'arrivée des premiers bus articulés bioGNV.

Cette situation présente aussi l'avantage d'avoir de la flexibilité pour assumer une augmentation ponctuelle d'offre.

> Réserve bus standards

Le besoin bus standards varie avec les extensions de l'offre. Dans le détail, nous prévoyons le parc suivant:

	De début 2023 à fin novembre 2023	De décembre 2023 à fin novembre 2025	De décembre 2025 à fin 2029
TP2A	23 bus dont 4 réserves	18 bus dont 2 réserves	20 bus dont 2 réserves
SAT	2 bus dont 1 réserve	9 bus dont 1 réserve	11 bus dont 2 réserves

Nous avons établi un parc de réserve par exploitation (TP2A et SAT), ce qui permet de conserver un kilométrage moyen par véhicule d'environ 50 000 km par an et de garantir la qualité de service grâce à la flexibilité qu'apporte la réserve bus pour palier à tout imprévu.

L'évolution du taux de réserve sur les 3 périodes est liée à l'âge moyen et aux âges de réforme des bus qui évoluent en cours de contrat. Il arrive qu'un bus soit conservé au parc sur une période pour éviter un investissement supplémentaire sur la période suivante.

Par ailleurs, l'autonomie des bus 12m électriques prévus à partir de 2027 est suffisante pour assurer le service dans lesquels ces véhicules seront affectés.

> Réserve Minibus électriques

Seuls 2 minibus électriques sont nécessaires en heure de pointe. De ce fait, il n'y a pas de véhicule de réserve prévu pour ce parc.

Etant donné qu'à l'heure actuelle l'autonomie des Minibus électriques ne permet pas de réaliser des services de 200 kms, les 2 Minibus électriques seront rechargés dans le dépôt de la SAT entre 9h et 10h et 13h et 14h. Les bornes électriques, achetées par Annemasse Agglo, sont démontables et peuvent être installées dans un autre dépôt si nécessaire à la fin du marché.

> Réserve TAD/TPMR

Le besoin en heure de pointe pour ces véhicules est identique sur toute la durée du marché : 3 véhicules TAD et 3 véhicules TPMR.

Nous prévoyons 1 véhicule supplémentaire en réserve, de type TPMR, ce qui permet d'assurer les deux types de service (TAD et TPMR).

Continuité de service et gestion des situations perturbées

Un plan de continuité du service public a pour objectif de permettre un fonctionnement du réseau de transport y compris en cas de situation de crise majeure. Il s'articule autour de 2 dispositifs (un Plan de Transport Adapté et un Plan d'Information des Usagers) qui permettent de respecter l'obligation de continuité du service public applicable et définie par le TITRE III de la Loi N°2007-1224.

Socialement proche et à l'écoute de ses collaborateurs, **TP2A privilégie le dialogue et la prévention des conflits.**

Pour autant, en cas de mouvement social, nous nous dotons des dispositifs permettant d'assurer une continuité du service (service minimum) et d'informer les voyageurs : nous effectuons les prévisions détaillées de trafic et le plan communication adapté, que nous transmettons pour validation à l'Agglomération.

Selon le niveau de personnel gréviste, nous nous engageons à mobiliser les ressources nécessaires pour limiter l'impact des perturbations pour les clients voyageurs (collaborateurs non-grévistes et titulaires des permis et habilitations requises pour assurer la conduite des véhicules).

Le Plan de Transport Adapté

Le plan prévisionnel de service (ou plan de transport adapté) est défini par le titre III de la loi No 2007-1224 et les articles L. 1222-1 à L. 1222-12 du Code

des transports, traitant de l'organisation de la continuité du service public en cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic.

Sont réputées comme prévisibles les perturbations qui résultent de grève ou de plans de travaux, d'incidents techniques, de l'exercice du droit de retrait des salariés ou d'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de 36 heures s'est écoulé depuis le déclenchement du fait générateur.

La direction et l'Exploitation de TP2A est, dans ce cas, en capacité de mettre en place une offre de substitution pour permettre aux usagers de poursuivre leurs déplacements.

Le concept proposé s'appuie sur 2 principes :

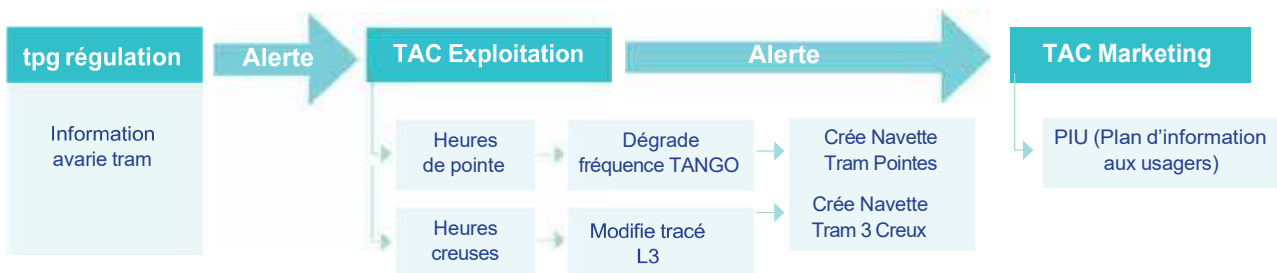
- S'appuyer sur la colonne vertébrale que représentent les lignes structurantes et garantir les déplacements pendulaires aux heures de pointe ;
- Gérer les transports des scolaires de façon binaire (0 ou 100 %). Nous tenons à éviter le cas d'élèves transportés à l'aller mais sans solution pour le retour. Par ailleurs, nous assurons une information individualisée vers tous les groupes scolaires concernés. En cas de grève du personnel, TP2A met en place un plan graduel, dont le niveau de service proposé est décrit à l'annexe «B32.2 PTA» pour un jour de semaine en période scolaire (nous proposons que ce plan soit affiné avec l'Agglomération, pour l'adapter aux priorités du futur réseau TAC).

Le cas des perturbations sur le réseau tramway

Lorsqu'une avarie se produit sur la ligne 17 de tramway un jour de semaine en période scolaire, la procédure suivante est appliquée :

- En heures de pointe : la fréquence est dégradée et le service Tango maintenu avec une fréquence à 20 min ;
- En heures creuses : TAC met en place une ligne de substitution en procédant à la modification du tracé de la ligne 3 (qui offre le délai de mise en œuvre le plus court en raison de sa proximité) afin d'assurer la continuité du service.

Avec la nouvelle offre, la ligne 6 pourrait également être intégrée dans ce Plan de substitution. Il est détaillé à l'annexe B32.3 «Plan de substitution Tramway».



Les prescriptions spécifiques liées aux perturbations météorologiques

Les prescriptions spécifiques liées aux perturbations météorologiques actuellement en vigueur sur le réseau TAC sont mises à jour au début de futur contrat, sur la base de la nouvelle offre validée. Les prescriptions actuelles sont rappelées en annexe B32.4.

Gestion des périodes travaux (TCSP et phase 2 tramway)

Le Directeur d'Exploitation TP2A participe aux réunions de chantier. Il est force de proposition, s'appuyant sur son expertise et sa connaissance du réseau pour anticiper les perturbations.

Il peut **prendre part aux décisions structurantes** qui peuvent limiter l'impact des travaux sur les voyageurs (en termes de ponctualité ou de vitesse commerciale par exemple). Il peut **proposer des aménagements** de la signalisation (feux alternés) ou de la voirie (fermeture à la circulation), après analyse des impacts du point de vue d'Annemasse Agglomération (kilométriques, temps de parcours) et mise en œuvre des actions adaptées.

La procédure d'astreinte

TP2A dispose une procédure d'astreinte pour assurer l'information en temps réel de l'ensemble des parties prenantes en cas d'incident. Cette procédure est validée par Annemasse Agglo.

Grâce à l'outil SafeTracker, nous envoyons des SMS automatisés à la direction de TP2A et à l'Agglomération selon la gravité de l'incident.

Le Plan d'Information des Usagers

Notre plan d'information des usagers (PIU) comporte deux parties distinctes, liées à la nature de l'évènement : l'information dans le cadre d'évènements prévus et l'information dans le cadre d'évènements inopinés.

Il est détaillé à l'annexe B23.2.

L'organisation de la Maison de la Mobilité

L'organisation de la Maison de la Mobilité et du service Marketing dans son ensemble sont présentés au chapitre B14.

RATP Dev et TPG accompagneront TP2A et Annemasse Agglo lors de la phase « travaux tram », dans le cadre de leur assistance technique. 150 jours.hommes sont ainsi prévus sur 2023-2024 (précisions à l'annexe B32.5).

Nos outils au service de la performance économique et opérationnelle

Productivité de l'offre

RATP DEV dispose de **l'un des outils les plus performants du marché pour réaliser la conception de l'offre** : le progiciel Hastus (GIRO) dont les capacités d'optimisation sont poussées au maximum grâce à l'expertise des Responsables Méthodes RATP Dev.

L'agent de maîtrise en charge de l'ingénierie de l'exploitation et de la performance est formé à HASTUS. Il est supervisé par Adrien Telliere, le Responsable Méthodes de la région pour RATP Dev.

Ce progiciel permettra de répondre aux multiples contraintes de conception de l'offre, en **garantissant le meilleur rapport qualité/performance**.

Efficacité de la planification

Cleo est un progiciel développé par Cervval, partenaire RATP Dev basé à Brest. Déployé dans l'ensemble des filiales urbaines du groupe, cleo est un **outil de planification, d'affectation et d'optimisation des ressources opérationnelles**.

La performance opérationnelle ne concernant pas seulement les agents de conduite, chez TP2A, l'ensemble des fonctions sédentaires (Marketing, DAF, RH, Maintenance) utilise cleo au quotidien, pour la gestion de leurs ressources et de leurs plannings.

Fluidité des échanges

Le portail web et mobile sesame est un véritable outil de management et de communication au quotidien.

Couplé avec cleo, il est l'interface destiné à la communication **en temps réel** avec toutes les parties prenantes de l'entreprise :

- **Conducteurs** pour la consultation du planning, demandes d'absences ou échanges de services ;
- **RH** pour le suivi individualisé d'un agent et l'établissement de la paie ;
- **Exploitation** pour connaître et contrôler l'activité d'une journée ;
- **Maintenance** pour suivre les besoins en véhicules, etc.

L'ensemble des outils (cartographie) est présenté à l'annexe B32.3.

La sous-traitance des services TAC

Pour le prochain contrat, TP2A propose de sous-traiter une partie des lignes régulières, en complément des services scolaires. Cette sous-traitance représente environ 15% des kilomètres commerciaux. Elle ne concerne pas la ligne Tango ni la ligne 5 à l'horizon de la mise en service du TCSP. La mise en place de cette sous-traitance permet :

- **L'optimisation des coûts d'exploitation** grâce à l'application de coûts de conduite régis par la Convention Collective Nationale des Transports Interurbain sur les services sous-traités ;
- **Des conditions de travail favorisées** pour les conducteurs TP2A, avec des services plus adaptés ;

- **Pour Annemasse Agglo, l'économie des coûts d'investissement** relatifs à l'aménagement du P+R Jean Monnet (environ 190 000€ d'après l'étude SPMO) et la création de 2 travées de maintenance dans l'atelier du dépôt de Ville-la-Grand (712 000€). En effet, nous confions au sous-traitant 9 véhicules standard en 2023 – 2024 et 13 véhicules standard en 2025 – 2029, ce qui permet de ne jamais dépasser la capacité actuelle sur le dépôt de Ville-la-Grand.
- **L'économie des coûts d'exploitation liés à la présence d'un deuxième dépôt** (temps de prise de service sur le dépôt déporté, coûts d'encadrement pour la surveillance des prises et fins de service) ou à la maintenance du parc (tel que présenté à l'annexe 30 « Option dépôt Jean Monnet »).

Notre partenaire pour la sous-traitance de services réguliers et scolaires : la SAT



Acteur régional de la mobilité, la SAT (Société Annemassienne de Transports) est spécialisée dans les transports interurbains et urbains, scolaires et occasionnels.

Fort d'une équipe de collaborateurs confirmés, elle dispose des expertises sur l'ensemble des métiers, de l'exploitation à la maintenance. Elle est certifiée AFNOR Engagement de services depuis 2005. Son site d'exploitation est situé à Ville La Grand, à proximité du dépôt TAC.

Nos partenaires pour la sous-traitance de services à la demande

Nous travaillerons avec des entreprises taxis partenaires, implantées à Annemasse.

L'engagement de nos partenaires sous-traitants

L'Agglomération attend de son délégataire des services dont la qualité, la performance et la fiabilité sont identiques, qu'ils soient réalisés en propre ou sous-traités. Pour répondre à cette attente, nous exigeons de nos sous-traitants un partenariat fondé sur 3 piliers :

- **Contractuels** : les engagements contractuels et pénalités associées sont identiques à celles contractualisées entre l'Agglomération et TP2A ;
- **Qualité** : nous réalisons des contrôles sur les services exécutés par les sous-traitants afin de vérifier qu'ils respectent les mêmes exigences de qualité que celles fixées dans le contrat de DSP ;
- **Transparence de gestion** : les sous-traitants sont tenus de fournir des tableaux de bords offrant une lisibilité sur les coûts et les services exécutés. Ces données sont transmises à l'Agglomération dans le cadre du reporting trimestriel et annuel.

Une organisation partenariale au service de la Délégation de Service Public

Avec notre partenaire sous-traitant SAT, nous avons défini un fonctionnement qui donne la priorité à la réactivité et aux « circuits courts ». À chaque « niveau » de nos organisations respectives, nous positionnons des services qui travaillent ensemble, en totale cohérence.

Des Directions en interactions

Notre partenaire principal SAT nommera un référent en charge du suivi du contrat de sous-traitance. Il travaillera en relation directe avec Amélie LE FAUCONNIER (Directrice Générale de la filiale) et collaborera à la réflexion générale sur les améliorations et les optimisations de l'offre du réseau TAC.

> Des exploitations coordonnées

La chaîne de production globale induit l'obligation de relations permanentes entre les acteurs (conducteurs des sous-traitants avec le PCC, exploitation TP2A avec l'exploitation des sous-traitants...).

Pour notre partenaire, un référent d'exploitation assure un lien direct avec TP2A, pour garantir la continuité de service et le respect des engagements contractuels de qualité.

Pour TP2A, l'agent de maîtrise en charge de la formation et de la sous-traitance a spécifiquement la charge du contrôle et du suivi de la qualité du service. Il s'assure également du respect des engagements contractuels, notamment concernant :

- La mise à jour des documents réglementaires des véhicules (assurances, licences...) et des conducteurs (formations) ;
- Le suivi du parc de véhicules ;
- La production des documents de reporting (mensuel, annuel...).

Les agents de régulation du PCC ont un lien direct avec les conducteurs de la SAT pour assurer les missions de régulation, de continuité de service et d'information.

Les agents de la centrale d'appel et de réservation des services à la demande sont en contact direct avec les conducteurs des taxis pour la mise en jour en temps réel des services.

> Le Contrôle sur le terrain de nos partenaires Sous-Traitants

Le voyageur doit avoir une expérience client strictement identique sur un service sous-traité ou un service exploité en propre. Outre les contrôles quotidiens effectués par l'agent de maîtrise en charge de la formation et de la sous-traitance, l'entreprise SCAT effectuera des contrôles de qualité de service sur les services sous-traités.

À la suite de chaque contrôle, nous établissons un rapport et le transmettons au sous-traitant. Les manquements éventuellement constatés font l'objet des pénalités prévues au titre de notre contrat. Ils sont consignés dans le rapport mensuel d'activité.

> Des systèmes d'aide à l'exploitation performants

Les systèmes intégrés dans notre offre permettent de suivre en temps réel les courses des sous-traitants et de vérifier les engagements contractuels à posteriori :

- **Le SAE NAVINEO** : il équipe l'ensemble des véhicules des sous-traitants. Il est suivi et managé par le PCC ;
- **La Radiophonie** : elle est présente dans chaque véhicule. Les conducteurs de la SAT ont l'obligation ;
- **REGULEO**, utilisé pour l'analyse à posteriori et le reporting.

> Une gestion des réclamations centralisée

Toutes les réclamations arrivent directement au service marketing et Relations clients TP2A. Celles concernant les services sous-traités sont redispachés aux entreprises concernées pour traitement. Les délais de réponse sont communs avec celles de TP2A, conformément à nos engagements contractuels.

> La qualité et la sécurité inscrites dans la politique RH de nos partenaires

Nos partenaires s'engagent à assurer une politique de recrutement et de formation en adéquation avec les exigences de notre contrat. Il en va de même concernant la politique de formation des conducteurs. Ceux-ci reçoivent les formations suivantes :

- FCO réglementaires ;
- Accueil et relation clients (dont gestion des situations conflictuelles) ;
- Sécurité dans les transports (incendie, évacuation...).

> La qualité et la sécurité inscrites dans la politique de maintenance de nos partenaires

La SAT est propriétaire des autocars qui sont utilisés pour les services scolaires. Les taxis sont propriétaires de leurs véhicules, qu'ils pourront utiliser pour le service TAD.

Pour les lignes régulières, nous confions à la SAT entre 3 et 13 véhicules standard selon la période du contrat.

Nos partenaires organisent la maintenance de leurs véhicules (et de ceux mis à disposition pour la SAT) afin de garantir leur fiabilité et leur durabilité. Leurs services techniques respectifs assurent le suivi des véhicules, selon la périodicité suivante :

- Tous les trimestres pour la visite périodique de maintenance ;
- Tous les semestres pour la préparation du passage au service des Mines.

Ainsi, un véhicule passe en moyenne 4 fois par an à l'atelier.

L'agent de maîtrise en charge de la formation et de la sous-traitance effectue des contrôles fréquents sur le parc sous-traité :

- Age moyen et âge maximum du parc grâce aux certificats d'immatriculation ;
- Contrôles réglementaires (contrôles techniques, Rampe UFR, Extincteurs...) grâce aux documents exigés des sous-traitants.

Le Responsable Maintenance échange avec son homologue de la SAT et dispose des rapports d'interventions sur les véhicules mis à disposition via la GMAO.

La forme du contrat de sous-traitance

Nous établissons pour chacun un contrat fixant les conditions de la sous-traitance. Le descriptif et les modalités techniques d'exécution des services sont précisés en annexe du contrat.

Chaque sous-traitant s'engage à :

- Respecter l'ensemble des obligations souscrites par TP2A auprès de l'Agglomération ;
- Exécuter avec diligence l'ensemble des prestations prévues au contrat ;
- Réaliser les prestations dans des délais et conditions de qualité conformes aux obligations prises par TP2A auprès de l'Agglomération, au titre du contrat principal.

A l'annexe B32.5. «Exemple de contrat de sous-traitance», est présenté le projet de contrat de sous-traitance type qui sera signé avec nos partenaires sous-traitants.



Dispositifs de maintenance des équipements aux arrêts

Organisation et moyens

Le maintien en bon état des poteaux d'arrêt et des cadres d'informations voyageurs sur les abribus est incontournable pour fournir une information de qualité et une image irréprochable à nos clients.

Selon l'article 26 du projet de contrat, le délégataire a la charge de :

- La mise à jour de l'information ;
- Le premier niveau de maintenance des poteaux ;
- Le signalement à Annemasse Agglomération de toute dégradation pour qu'une intervention soit planifiée.

Les moyens humains et matériels TP2A

La maintenance préventive des poteaux d'arrêts et des cadres d'informations réseau sur les abribus consiste en **une mise sous contrôle de ces équipements** dans laquelle 3 catégories d'acteurs jouent un rôle :

- L'agent d'intervention, rattaché à l'administratrice billettique / SAEIV ;
- Les conducteurs, dans le cadre de leurs missions et de leur présence quotidienne sur le réseau ;

- Les managers d'exploitation «référents ligne» ou «contrôleurs», dans le cadre de leurs actions de terrain.

Les tournées de contrôle et les interventions sont effectuées à l'aide d'un véhicule utilitaire adapté et doté des équipements nécessaires, notamment des produits de nettoyage et anti-graffitis, des équipements de protection individuelle (masques, gants ou lunettes...), une réserve de signalétiques, de plexiglas, de plans et de fiches horaires.

Mobireport : notre outil de gestion des points d'arrêts et P+R

Pour garantir une gestion efficace du parc de points d'arrêts et P+R et améliorer notre qualité de service, nous avons intégré l'utilisation de la solution Mobireport dans notre organisation.

Mobireport propose une interface simple d'utilisation et fonctionne à partir d'une **base de données qui recense l'ensemble des points d'arrêts du réseau.**

Mobireport permet d'intégrer :

- Les données de chaque arrêt : adresse, marques et types de mobiliers, formats, numéros des lignes passants à l'arrêt, équipements, observations... ;
- Les mises à jour en cas de modifications ;
- Les codifications des arrêts afin de gérer, par exemple, une information voyageurs spécifique ;
- Les coordonnées de géolocalisation ;
- Les photographies horodatées relatives à chaque point d'arrêt.



Mobireport est utilisé par :

- **L'équipe Marketing**, dans le cadre de la conception (conformément à la charte graphique) :
 - Des informations aux arrêts (nom d'arrêt, horaires, dépositaires à proximité, tarifs) ;
 - De la signalétique des abris et poteaux avec le nom de l'arrêt, les lignes passantes et la direction (têtes de poteaux et supports sur les abribus) ;
- **L'équipe d'Exploitation**, lors des actions «terrain» ;
- **L'agent d'intervention**, lors des contrôles internes qualité.

Le logiciel permet :

- **Aux agents de terrain** (agent d'intervention et managers d'exploitation) de faire des signalements (dégradation...) via une interface simplifiée ;
- **À l'équipe Marketing** :
 - De disposer d'une cartographie précise et géolocalisée des points d'arrêts ;

- D'administrer les informations affichées aux arrêts et P+R (temps théorique) ;
- De gérer les informations voyageurs ponctuelles (déviations, travaux...), par affichage, et d'en assurer le suivi (pour retirer les informations dès que la période concernée est révolue).

La mise à jour de l'affichage en cas de changement d'horaires

Après validation de chaque nouvelle offre par Annemasse Agglo, le processus de mise à jour de l'affichage est déclenché. Il comprend :

- La modification, dans Mobireport, de la signalétique des arrêts (nom de l'arrêt, lignes passantes et direction) ;
- L'impression des fiches horaires ;
- Le remplacement de la signalétique des arrêts trois semaines avant la mise en place ;



Affichage des horaires de l'offre de décembre 2021, le dimanche 12 décembre 2021

- La préparation des plaques horaires, 7 semaines avant leur mise en place : pose des fiches horaires sur les supports et vérification de la pose des fiches horaires ;
 - L'organisation des tournées pour chacune des équipes : 1 semaine avant les modifications.
- 2 conducteurs pour l'affichage des nouveaux horaires :
 - 2 équipes pour les poteaux ;
 - 1 équipe pour les abris ;
 - 1 équipe pour finaliser les indices de lignes si nécessaire.

Le dimanche, veille de la mise en place des horaires aux poteaux, nous mobilisons 3 équipes de

Les procédures de contrôle

Notre organisation intègre 2 niveaux de contrôles : le suivi régulier et planifié et les contrôles ponctuels.

Le suivi régulier et planifié

Un suivi régulier des points d'arrêts du réseau est organisé sous la forme de « tournée » planifiée :

- Tous les jours pour les arrêts de la ligne Tango (dans le cadre du dispositif de contrôle qualité des DAT et BIV) ;
- Tous les mois pour les autres.

Ce suivi permet d'assurer les opérations de maintenance préventive et curative.

Dans notre organisation, l'agent d'intervention TP2A assure cette mission. Il est rattaché à l'administratrice billettique / SAIEIV. Dans le cadre de ses « tournées », il vérifie systématiquement :

- La propreté générale de l'arrêt et du mobilier ;
- Les dégradations et vandalismes ;
- Les affichages sauvages ;
- Le bon fonctionnement des DAT et BIV, si l'arrêt

en est doté ;

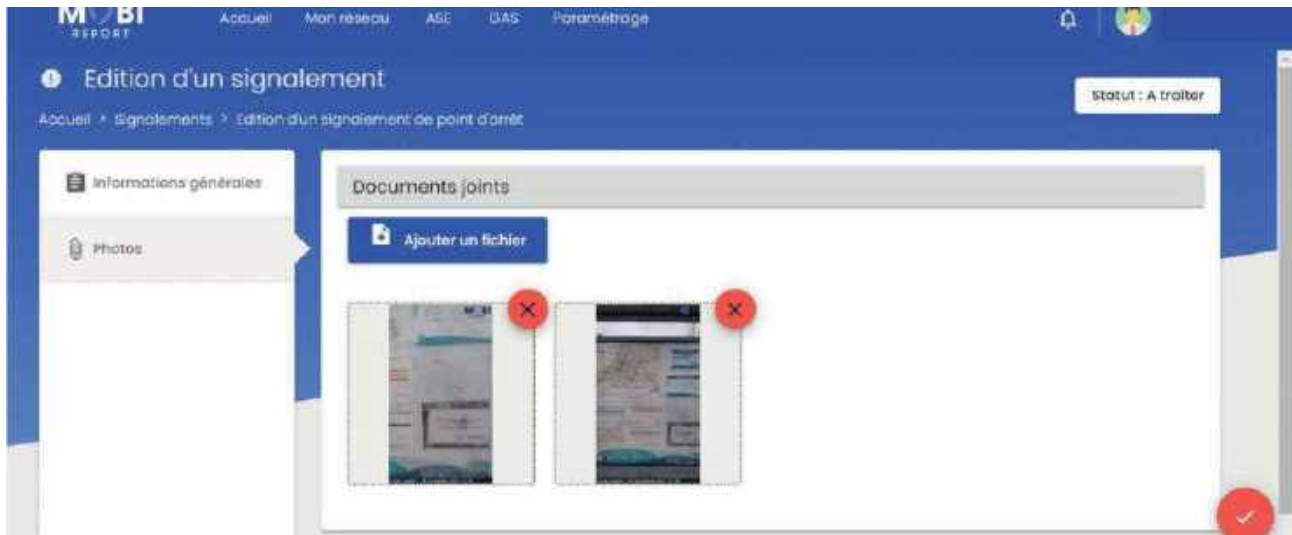
- La conformité et à la lisibilité des informations réglementaires à destination des usagers.

Il réalise également des tâches plus spécifiques de remise en état et de réparation, notamment à la suite à des signalements ou d'alarmes (alarmes des DAT, via le système de supervision de la billettique, ou alarmes des BIV, via l'outil de supervision Lumiplan).

Chaque mobilier du réseau est enregistré dans Mobireport, par catégorie, avec des anomalies prédéfinies, optimisant ainsi la saisie des données par l'agent (tout en lui laissant la possibilité d'ajouter des commentaires plus adéquats).

Lorsque l'agent constate un dysfonctionnement, il peut ainsi le décrire dans Mobireport et détailler l'intervention réalisée (nettoyage de tag, réparation de vitre sur un poteau...).

Chaque opération peut faire l'objet d'ajout de photos avant et après intervention.

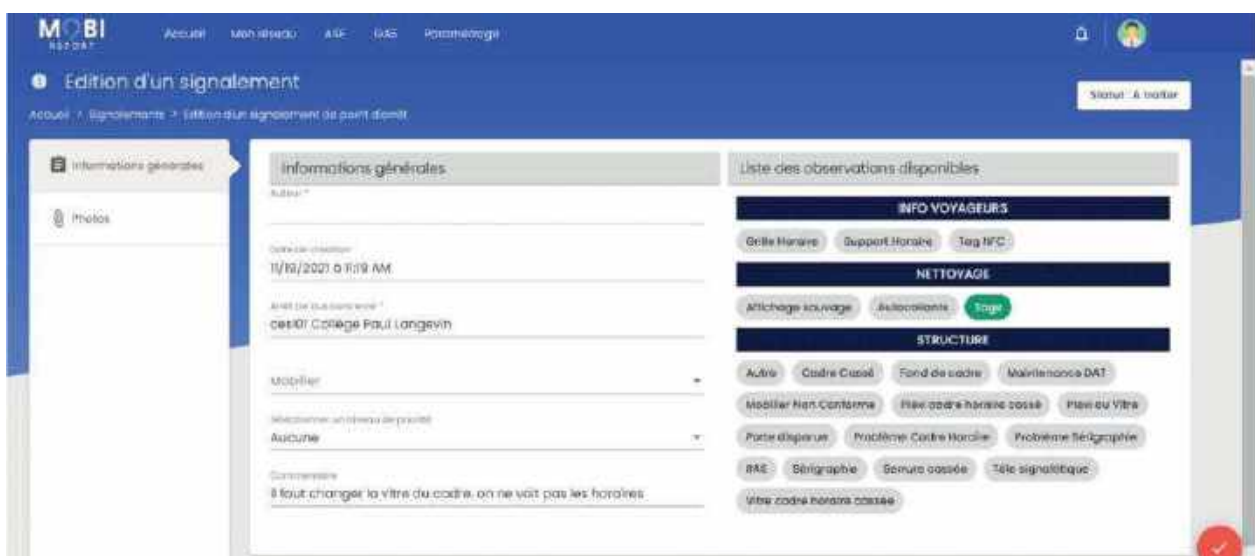


Dès lors qu'une anomalie nécessite une réparation qui ne peut être réalisée immédiatement (par exemple bris de glace sur les abribus, poteau tordu ou descellé...), l'agent enregistre le signalement dans l'application Mobireport.

Ce signalement est ensuite transmis via un email programmé directement dans Mobireport à Annemasse Agglo (s'il s'agit d'un poteau) ou à JC Decaux (s'il s'agit d'un abribus).

Le signalement est également **transmis automatiquement à l'équipe marketing** s'il est nécessaire d'agir sur les informations obligatoires à destination des usagers.

Cette organisation interne permet une réactivité accrue dans le traitement des anomalies tout en assurant un suivi régulier et précis de l'état global du mobilier du réseau.



Des contrôles ponctuels

Des contrôles ponctuels complètent le dispositif de suivi régulier. Ils relèvent de différents acteurs, présents sur le terrain :

- **Les conducteurs.** Passant quotidiennement et à plusieurs reprises devant les arrêts, ils sont sensibilisés à la remontée des dégradations ou dysfonctionnements. Une borne de signalisation est présente à l'exploitation et leur permet de saisir facilement leurs observations, dès leur fin de service. Ils peuvent également émettre un signalisation au PCC, via la radio, pour une intervention en urgence ;
- **Les managers d'exploitation** sont organisés en « référent ligne ». Ils sont responsabilisés sur des lignes spécifiques avec pour objectif de faire la tournée des arrêts de leurs lignes une fois par mois ;
- **Les contrôleurs « fraude » et agents de médiation,** par leur présence sur le terrain, peuvent remonter des signalements lorsqu'ils constatent une dégradation ;

- **Les agents de la SCAT,** dans le cadre de leurs opérations de contrôles internes qualité de service chaque mois.

Chaque contrôle terrain fait l'objet d'un rapport, dans le logiciel de suivi « MobiReport », intégrant :

- Vérification de l'affichage (horaires, plan schématique du réseau, etc) ;
- Vérification de l'état des abris-bus (dégradation, etc) ;
- Vérification de l'état des poteaux (dégradation, etc) ;
- Vérification des BIV (borne d'information voyageur) sur la ligne « Tango ».

L'ensemble de ces actions permet d'inscrire TP2A dans une véritable démarche d'amélioration continue.





Dispositifs de formation, de motivation du personnel et de recrutement

Avec le souci constant de l'amélioration continue de notre qualité de service, nous vous accompagnerons efficacement dans vos projets, avec **une organisation, des outils et des processus RH à la fois aguerris et innovants** :

- Un organigramme structuré et efficace ;
- Des effectifs en adéquation constante avec les besoins d'exploitation du réseau TAC ;
- Une politique de recrutement, d'intégration et de fidélisation dynamique et adaptée aux spécificités du bassin d'emploi du Genevois ;
- Une Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) pro-active ;
- Une implication forte pour l'insertion professionnelle ;
- Une gestion toujours plus maîtrisée de l'absentéisme et du turn-over ;
- Une politique de formation optimisée financièrement, équitable et adaptée aux enjeux techniques et organisationnels ;
- Une politique de gestion sociale constructive (dialogue social, communication interne) et une rémunération à la fois maîtrisée et attractive ;
- Une gestion des ressources humaines socialement responsable (RSE).

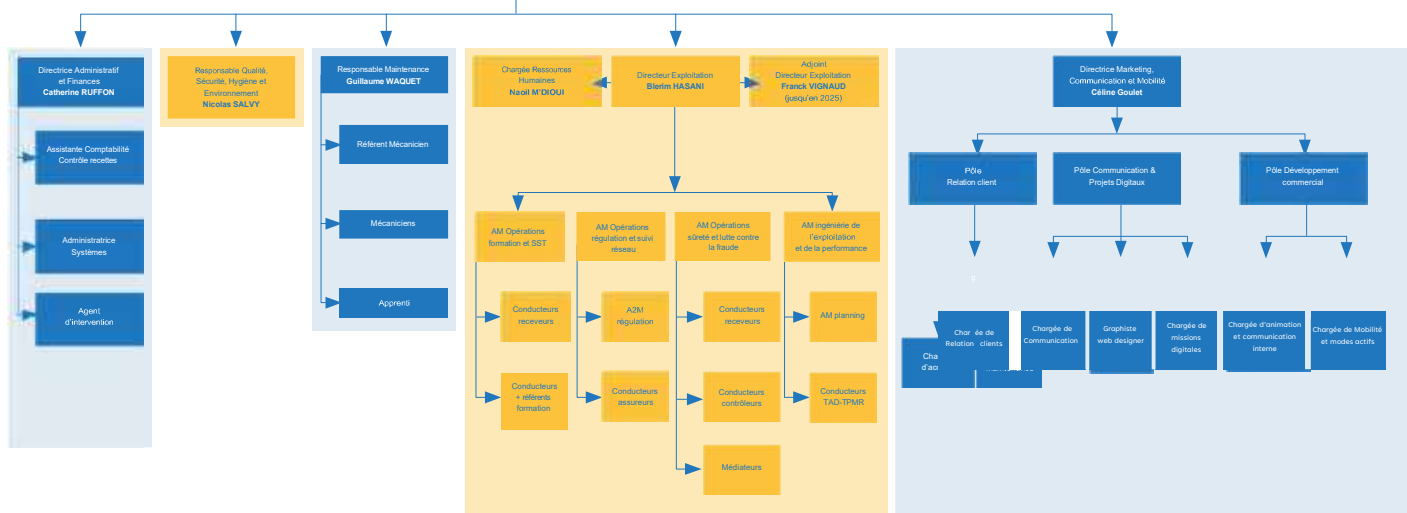
L'organigramme général et ses principales évolutions organisationnelles

Notre organisation

Tenant compte de l'évolution des attentes de l'Agglo pour la gestion et l'exploitation du réseau, notre organisation est structurée autour de trois piliers :

- Un comité de Direction expérimenté et resserré ;
- Des fonctions adaptées aux évolutions du nouveau contrat (adaptation ou création de postes) ;
- Le soutien de services spécialisés des sièges RATP Dev et TPG pour accompagner le développement du réseau, notamment en matière de transition énergétique, de dynamique commerciale, d'innovation, d'utilisation de la DATA...

L'organigramme général de TP2A est présenté page suivante.



Le comité de direction

La dynamique managériale est impulsée par un comité de direction composé de la Directrice de réseau et de 5 managers de services (3 cadres PMAD, 2 cadres réseau, 1 agent de maîtrise réseau). Ils sont les interlocuteurs privilégiés des élus et représentants de l'agglomération.



> **Amélie LE FAUCONNIER, Directrice générale** (Cadre PMAD) est l'interlocutrice privilégiée d'Annemasse Agglo sur tous les sujets stratégiques, opérationnels, commerciaux et économiques et la garante du projet d'entreprise.
Précédentes fonctions :

- Directrice Générale du réseau TAC depuis octobre 2020 ;
- Cheffe de projet Appel d'offre en France et à l'étranger (Maroc, Etats-Unis) ;
- Cheffe de projet ingénierie / modernisation des lignes RER RATP ;
- Responsable d'exploitation sur plusieurs lignes de métro à Paris.



> **Blerim HASANI, Directeur d'exploitation** (Cadre PMAD) est le garant de la stratégie et de la politique exploitation, en conformité avec les exigences réglementaires et le cahier des charges d'Annemasse Agglo.
Précédentes fonctions :

- Directeur Exploitation du réseau TAC depuis juin 2019 ;
- Responsable d'Exploitation Adjoint « KEOLIS Courriers Ile de France » (2017-2019) ;
- Chef PCC « KEOLIS Courriers Ile de France » (2016-2017).



> **Céline GOULET, Directrice Marketing et Communication** (Cadre PMAD) gère et anime la communication de TP2A et de TAC, la promotion et le développement des services du réseau. Précédentes fonctions :

- Directrice Marketing et communication de TP2A depuis novembre 2020 ;
- Responsable de production chez Efficiens (2019-2020) ;
- Responsable communication chez PMU (2015-2019).



> **Guillaume WAQUET, Responsable maintenance** (Cadre TP2A) pilote la politique et la gestion de la maintenance du matériel roulant. Il garantit sa sécurité de fonctionnement. Précédentes fonctions :

- Responsable maintenance de TP2A depuis octobre 2021 ;
- Responsable du parc de 150 véhicules de l'autocariste APS (2015-2021) ;
- Officier de Brigade de gendarmerie territoriale (La Roche sur Foron, 2010-2015).



> **Catherine RUFFON, Responsable Administrative et Financière** (Cadre TP2A) est garante (depuis 1995) de la gestion administrative et financière de l'entreprise et de la bonne coordination des services dont elle a la charge (accueil, comptabilité, billettique, etc).



> **Nicolas SALVY, Responsable QHSE** (Agent maîtrise TP2A). Responsable qualité de TP2A depuis mars 2020, il anime la politique Qualité, Sécurité, Hygiène et Environnement. Il était précédemment Professeur de mathématiques, d'où ses qualités pédagogiques et d'animation.

Les principales évolutions organisationnelles

> Au sein du service Exploitation

Le service exploitation rassemble **90% des effectifs de TP2A**. Pour la nouvelle DSP, nous simplifions et rationalisons son organisation :

Des périmètres bien définis pour chaque agent de maîtrise :

- **Agent de maîtrise opérations en charge de la formation et de la sous-traitance** : formation initiale des nouveaux conducteurs, formation continue (notamment la FCO), suivi de l'accidentologie, relations avec la SAT avec notamment le suivi qualité de l'activité sous-traitée ;
- **Agent de maîtrise opérations en charge de la régulation et du suivi réseau** : suivi et amélioration continue des procédures de régulation, suivi des installations (BIV, points d'arrêt), management de la sécurité routière et du contrôle interne (addictions, permis...).
- **Agent de maîtrise opérations en charge de la sûreté et de la lutte contre la fraude** : pilotage des interventions des médiateurs et des équipes de contrôle, relation avec les acteurs externes (établissements scolaires, services voirie des municipalités, Polices).
- **Agent de maîtrise Responsable de l'ingénierie de l'exploitation et de la performance** : suivi des projets d'exploitation, déploiement des nouveaux outils et conception de l'offre de transport (référént études et méthodes).

Une ligne managériale clarifiée et raccourcie : chaque agent de maîtrise est le manager référent d'un groupe de conducteurs (sauf l'agent de maîtrise opérations en charge de la régulation et du suivi réseau qui est le manager référent des aides maîtrise régulateurs et des conducteurs assureurs). L'objectif est que chacun, en plus de ses missions spécifiques, garde le contact avec le terrain.

Le maintien du principe d'une organisation structurée autour de la polyvalence : elle est fondamentale pour garantir la continuité de service. Chaque agent de maîtrise est formé à tous les outils d'exploitation et peut, en cas d'absence inopinée, assurer la régulation, la conduite ou le contrôle.

> Au sein du service Maintenance

Ses effectifs restent inchangés sur le futur contrat. Il intègre toutefois les évolutions suivantes :

- Reprise en maintenance niveau 3 des systèmes billettique et SAEIV (via contrat sous-traitance) ;
- Maintenance des nouveaux véhicules BioGNV et électriques.

> Au sein du service Marketing-Relations clients

L'organisation actuelle est maintenue, avec les ajustements suivants :

- Pour le poste d'accueil/vente, nous portons les 2 ETP actuels à 2,6. Nous ajoutons 0,3 ETP car les effectifs actuels avaient été établis sur la base d'une mutualisation du poste d'accueil avec l'Office du Tourisme qui n'a finalement pas été effective. Nous ajoutons également 0,3ETP pour l'accueil de la Vélostation.
- Pour la maintenance vélo, nous passons de 0,7ETP à 1,10 au début du contrat, puis progressivement à 1,8 (en avril 2026) pour accompagner l'augmentation de la flotte vélos.
- À partir de juin 2025 et la mise en place du nouveau réseau, nous ajoutons 1 ETP à l'équipe marketing communication pour développer notre stratégie marketing et, notamment, des outils de « marketing automation ».

> Au sein du service Administratif-RH-Finances

L'organisation actuelle est maintenue. La comptabilité auxiliaire et la paie sont assurées par le CSP RATP Dev.

Les effectifs de TP2A

En complément des 17 départs à la retraite anticipés, nous recrutons 3 conducteurs supplémentaires en 2023, et 4 en 2025, afin de répondre aux évolutions et aux besoins liés aux changements du réseau TAC prévus fin 2023 et fin 2025.

Nombre d'ETP	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Conducteurs	80,55	83,26	83,93	87,26	87,17	86,94	86,88
Mouvement et régulation Opérateurs	4,75	4,75	4,75	4,75	4,75	4,75	4,75
Mouvement et régulation Agents de maîtrise	6,00	6,00	5,75	5,00	5,00	5,00	5,00
Contrôleurs	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Agents d'environnement ou médiation	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
Agents commerciaux et d'information	2,60	2,60	2,60	2,75	2,80	2,80	2,80
Maintenance du matériel roulant Opérateurs	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Maintenance du matériel roulant Techniciens	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Maintenance du matériel roulant Cadre	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Maintenance Vélos	1,10	1,10	1,10	1,63	1,80	1,80	1,80
Comptabilité	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Ressources humaines	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Marketing	7,30	7,30	7,88	8,30	8,30	8,30	8,30
Administratrice système et agent d'intervention	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Total effectif	117,35	120,06	121,06	124,74	124,87	124,64	124,58
PMAD	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65

Notre politique de recrutement, d'intégration et de fidélisation

L'agglomération d'Annemasse est un territoire complexe pour le recrutement et la fidélisation des profils « industriels » : proximité de la Suisse, coût de la vie... Si elle s'observe partout en France, la pénurie de conducteurs est critique dans le contexte très particulier du bassin genevois.

Au fil des années, TP2A a su mettre en place une stratégie de recrutement multicanale pour maintenir un effectif conducteur conforme aux besoins.

Cette stratégie s'appuie sur :

- Une présence active et continue sur le marché de local de l'offre de l'emploi ;
- Une implication proactive dans les divers centres de formation de la région ;

- Un suivi attentionné de nos salariés et futurs salariés en formation ;
- La mise en place de parcours entre les filiales RATP Dev de la région.

Dans le cadre de notre politique de recrutement, nous nous engageons à continuer à favoriser l'intégration des jeunes actifs et des seniors, à promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes, à améliorer les conditions d'accès aux emplois, par l'insertion professionnelle, pour les personnes en situation de handicap et les personnes éloignées du milieu de l'emploi.

> TP2A signataire de la Charte de la Diversité

TP2A a été l'une des premières entreprises du bassin genevois à signer la Charte de la Diversité mise en place, en 2006, par la Ville d'Annemasse. Chaque année, TP2A participe au Forum de l'Emploi et de l'Egalité des Chances.

> Nos actions pour trouver nos salariés

Le service RH de TP2A met en œuvre de manière continue et concomitante de nombreuses actions en comme :

- Travailler étroitement avec les animateurs économiques et sociaux du bassin genevois et au-delà :
 - Pôle emploi et la Mission locale du Genevois pour des recrutements (POE, alternance) ;
 - La Région Rhône Alpes pour du recrutement indirect via le Contrat d'Aide au Retour à l'Emploi);
 - Le service DEFENSE MOBILITES Rhône Alpes (re-conversion professionnelle des engagés de l'armée) ;
 - Entreprises d'intérim via l'accord cadre RATP (ADECCO, CRIT, SYNERGIE, STAFFMATCH) ;
 - AGEFIPH et CAP EMPLOI pour un recrutement ouvert au handicap.

- Favoriser le recrutement par la cooptation (prime de Parrainage créée en 2018) ;
- Participer aux Salons Etudiants et de l'Emploi, aux Forums de l'Emploi ;
- Accueillir en stage d'immersion et de découverte en milieu professionnel (jeunes, étudiants, personnes en insertion) pour promouvoir nos métiers ;
- Proposer des contrats en alternance ;
- Nouer des relations avec les écoles de la région pour nos stages et futurs recrutements.

> Le « sourcing digital »

Pour exploiter le potentiel de « sourcing » que représentent les nombreux réseaux sociaux, jobboards ou CVthèquest, nous travaillons avec « LBDC - Le Bureau d'à côté », **une agence de communication et de sourcing recrutement**. L'objectif est d'identifier de manière ciblée (métier, géographie, expérience, etc) et de prendre contact avec des personnes afin de leur donner l'envie de nous rejoindre. Ce dispositif sera déployé pour des postes de conducteurs, mainteneurs ou exploitants.

Politique d'intégration et de fidélisation

> Un programme d'intégration complet

Ce programme est déployé pour chaque nouveau salarié. Pour un conducteur ce parcours se décompose ainsi :

- 1 journée d'accueil puis 5 jours de conduite et de reconnaissance du réseau « sans clients » et avec un conducteur formateur ;
- 3 jours de conduite « avec clients », en doublage avec un conducteur expérimenté.
- Des bilans d'intégration à 1 mois, 3 mois;
- Officialisation de la titularisation au bout de 6 mois

Le manager en charge de la formation accompagne systématiquement les nouveaux salariés.

> L'innovation pour améliorer l'intégration des conducteurs

Nous équipons nos bus de boîtiers « Hub-up ». Ce GPS (le premier adapté aux spécificités du bus) permet aux conducteurs de naviguer sur l'ensemble des lignes, même sans connaissance préalable de l'itinéraire (il optimise le nombre de jours en doublage).

> La fidélisation du personnel comme enjeu permanent pour TP2A

L'attractivité salariale de la Suisse, l'évolution des mentalités des salariés et de leurs attentes en termes de bien-être au travail, font de la fidélisation la finalité de tous nos process RH :

- Un management de proximité, à l'écoute et bienveillant ;
- Des conditions de travail adaptées (planning, temps de travail, matériels...);
- Un bon environnement de travail avec la mise en place d'une démarche QVT ;
- Une gestion toujours plus maîtrisée de l'absentéisme et du turn-over ;
- Une politique de formation équitable et adaptée aux changements techniques et organisationnels ;
- Un dialogue social constructif et une bonne communication interne accessible à tous ;
- Un pack « rémunération » attractif (primes, intéressement, participation, mutuelle, prévoyance...).

Gestion Prévisionnelle des Emplois et des compétences (GPEC)

Pour assurer l'adéquation continue des effectifs et des profils de compétences, nous améliorons notre process de gestion prévisionnelle des ressources humaines pour :

- Mieux anticiper les besoins en recrutement ;
- Mieux anticiper la transmission des compétences des salariés qui partent à la retraite ;
- Développer les compétences des salariés amenés à évoluer.

> Anticipation des départs à la retraite sur la durée de la DSP

Sur les 7 années du contrat et sur la base d'une hypothèse de départ en retraite à l'âge de 62 ans, nous identifions 17 départs :

Nombre d'ETP	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Conduite	3	3	2	0	2	0	5	15
Maintenance	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrôle, Prévention, sécurité	0	0	1	0	0	1	0	2
Commercial, Vente	0	0	0	0	0	0	0	0
Structure	0	0	0	0	0	0	0	0

> La gestion des évolutions de carrière et de la mobilité

TP2A porte une attention particulière à la motivation des salariés souhaitant évoluer. Des entretiens annuels de progrès (1 fois/an) et des entretiens professionnels (tous les 2 ans), leur permettent d'exprimer, à leur manager, leurs souhaits de formation, d'évolution, de mobilité...

Nous portons **un intérêt particulier à la promotion interne**. Elle participe à la montée en compétences de nos collaborateurs, leur donne une perspective de carrière au sein de TP2A et contribue, par la motivation, à leur fidélisation (19 promotions internes en 2018, 12 en 2019, 11 en 2020). L'encadrement exploitation de TP2A en témoigne : **tous les managers sont d'anciens conducteurs qui ont évolué en interne**.

Un dispositif interne de reconnaissance des acquis et de l'expérience des conducteurs-receveurs est également mis en place.

> Nos engagements en termes d'évolutions internes à TP2A

Pour les conducteurs-receveurs : chaque année, des sessions de Validation des Acquis de l'Expérience d'environ 8 places sont ouvertes aux volontaires. Le coefficient de qualification du conducteur qui valide ses acquis est majoré de 3 points.

Pour les conducteurs TAD : chaque année, nous finançons le permis D/FIMO d'un conducteur TAD pour le faire évoluer vers le poste de conducteur-receveur bus.

> Nos actions pour faciliter les mobilités au sein du groupe

Quel que soit le périmètre (régional, national, international), nous réalisons :

- La publication de tous les postes disponibles dans les filiales du groupe ;
- L'exploitation d'une base de données nationale de talents du groupe RATP ;
- Une « revue du personnel » annuelle collectant les souhaits de mobilités de l'ensemble du personnel d'encadrement, par région, et les mettant en correspondance avec les besoins.

> Une opportunité de parcours de mobilité professionnelle entre la France et la Suisse

Pour faire d'une contrainte locale forte un avantage en termes d'attractivité, notre Direction régionale Auvergne Rhône-Alpes/Suisse a mis en place une procédure de Mobilité interne entre ses filiales de transport « côté France » et « côté Suisse ».

L'insertion professionnelle

TP2A travaille étroitement avec les acteurs de l'écosystème de l'insertion (Pôle emploi, la Mission locale du Genevois, la Région Rhône alpes, OPCO Mobilités Rhône Alpes), afin de permettre à des personnes sans emploi et en difficulté de bénéficier de contrats de travail, par le biais d'un recrutement direct ou d'un recrutement indirect.

> Le recrutement direct de conducteurs (adéquation besoin/candidat directement opérationnel)

Majoritaires, les postes de conducteurs sont particulièrement adaptés à l'insertion professionnelle. Nous nous engageons à embaucher des personnes éloignées de l'emploi et/ou en situation de handicap comme suit :

Embauches	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Nombre d'embauches directes conducteurs	30	30	30	30	30	30	30	210
Nombre d'heures de contrats CDI	47 250	47 250	47 250	47 250	47 250	47 250	47 250	330 750

> Le recrutement indirect de conducteurs (avec financement du permis D/FIMO)

TP2A met en œuvre les dispositifs permettant d'intégrer des personnes éloignées de l'emploi, après une période de formation au permis D/ FIMO ou d'un titre professionnel de « Conducteur de transports en commun sur route » (en contrat de professionnalisation et/ou d'alternance). Nous utilisons autant que possible :

- **Le Contrat Unique d'Insertion (CUI)**, dans le cadre d'un Parcours Emploi Compétences prescrit par Pôle emploi et financé en partie par la Région ;
- **La Préparation Opérationnelle à l'Emploi (POE)** proposée par Pôle Emploi ;
- **Le Contrat d'Aide au Retour à l'Emploi (CARED)** proposé par la région Rhône Alpes ;

- **L'Action de Formation Préalable au Recrutement (AFPR)**, pour les demandeurs d'emploi ayant reçu une proposition de CDD (plus 6 mois à moins de 12 mois) requérant une formation pour s'adapter au poste.

Notre partenariat avec Pôle emploi est très actif. TP2A a ainsi intégré avec la POE : 7 conducteurs en 2018, 4 en 2019, 4 en 2020, et déjà 15 en octobre 2021. Nous accompagnons nos futurs collaborateurs comme s'ils étaient déjà des salariés. Un suivi personnalisé assure un bon taux de succès et de rétention.

TP2A s'engage à prendre en charge **minimum 10 titres professionnels de « Conducteur de transports en commun sur route » par an**, sur la durée de la DSP, et à les recruter en CDI comme suit :

Titres Professionnels	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Nombre de personnes prises en charge	10	10	10	10	10	10	10	70
Nombre d'heures de contrats CDI	15 750	15 750	15 750	15 750	15 750	15 750	15 750	110 250





> L'intégration de jeunes en contrats d'alternance et en contrats aidés

TP2A détient le Label «Entreprise apprenante» depuis sa création en 2018. TP2A est même jury pour l'attribution de ce label.

Malgré la pandémie COVID-19, TP2A a ouvert ses portes à 2 alternants, dans le cadre de leur cursus scolaire 2020-2022 (maintenance, marketing).

Chaque année de la DSP, TP2A s'engage à **accueillir au moins 3 jeunes en contrat d'alternance** dans ses services maintenance, marketing et exploitation.

Pour l'embauche des jeunes en contrat aidé, nous travaillons avec la Mission Locale du Genevois. En 2021, TP2A a intégré 2 jeunes en recherche d'emploi (médiation, marketing). Sous réserves de l'évolution juridique de ces dispositifs, **TP2A s'engage à embaucher, chaque année, au moins 2 jeunes demandeurs d'emploi en contrat aidé.**

Contrats Alternance	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Nombre d'alternants	3	3	3	3	3	3	3	21
Nombre d'heures alternants	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	25 200

Nos engagements de réduction de l'absentéisme

Dans notre branche d'activité, le taux d'absentéisme national passe de 7,7 % en 2018 à un taux record de 10,1 % en 2020 (données des Bilans sociaux UTP). À fin octobre 2021, le taux d'absentéisme global moyen annuel de TP2A est de 8,14 %. Ce taux est ramené à 4% sans les absences pour maladie longue

durée (90 jours consécutifs).

Notre objectif est de poursuivre et d'enrichir ce travail pour atteindre les taux cibles suivants :

Années	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Taux global moyen annuel	8 %	7,75 %	7,50 %	7,40 %	7,30%	7,30 %	7,30 %

Nos engagements de réduction du turnover

L'attractivité salariale suisse génère un turnover important, particulièrement sur des profils recherchés (conducteurs et mainteneurs).

À fin octobre 2021, le turnover global moyen annuel de TP2A est d'environ 32 % (dont CDD). La fidélisation de nos salariés est donc au cœur de tous nos process RH (recrutement, gestion des carrières, gestion de l'absentéisme, formation, rémunération, dialogue social...).

Nous nous engageons pour le prochain contrat sur un turnover global moyen de 25 % (tous services de l'entreprise confondus)

> Nos actions pour favoriser le présentéisme et réduire le turn over

La méthodologie de réduction du taux d'absentéisme

mise au point par RATP Dev aide TP2A dans l'auto-diagnostic de son absentéisme, la construction de son plan d'actions et lui permet de bénéficier des expériences de l'ensemble des réseaux du groupe.

Parmi nos actions préventives (contre l'absentéisme) et incitatives (pour le présentéisme) :

- Les contacts réguliers avec le salarié, durant l'arrêt, pour éviter son isolement et entretenir le sentiment d'appartenance à TP2A (avec son accord et dans le respect du secret médical) ;
- L'entretien de ré-accueil, par le manager de proximité, au retour du salarié (analyse du lien de causalité entre absence et conditions de travail, réflexion sur l'aménagement de son poste...) ;
- Des actions de solidarité : congé de proche aidant, dons de jours anonymes ;
- La proratisation des primes en fonction du présentéisme ;



- Le suivi du salarié en situation professionnelle : audits sur le poste pour apprécier avec le salarié ses gestes et postures, les éventuels risques de maladies professionnelles ;
- Un partenariat privilégié avec le Médecin du Travail (aménagement de postes ou d'horaires, possibles pour éviter au salarié arrêté d'être trop longtemps éloigné de l'emploi) ;
- Une attention particulière portée à la Santé, Sécurité et Qualité de vie au travail : amélioration continue du parc, matériel neuf et adapté au télétravail...
- Un partenariat privilégié avec la Police pour le traitement rapide des plaintes pour agression ;
- Des ateliers de prévention sur l'hygiène de vie et la santé (programme « Transportez-vous bien ») ;
- La mise en place d'une formation "Les bases du Français" pour les salariés en difficulté linguistique ;
- L'application digitale « Conducteur connecté » (outil innovant de communication entre l'exploitation et les conducteurs : planning, documents personnalisés, accès à une bourse d'échange de services, formulaires de demandes d'absences...).

Politique de formation

La formation est un levier de fidélisation et d'amélioration de la productivité. Notre investissement a été fort sur le précédent contrat (8,46% de notre masse salariale en 2020, 4,44% en 2019, 5,56% en 2018).

> Un plan de formation adapté au futur contrat

Nous conservons un budget de formation conséquent, avec un plan ciblé sur 3 publics prioritaires : les conducteurs, les techniciens de maintenance et les managers de proximité.

Détaillé à l'annexe B34.1, ce plan de formation met l'accent sur 4 thématiques stratégiques :

- **La « Qualité et l'image du service ».** En 2021, une formation aux postures « Dev Touch » a été dispensée aux conducteurs, managers, agents de la Maison de la Mobilité. Des sessions complémentaires seront organisées pour l'ensemble des collaborateurs au contact du public.
- **La « Sécurité ».** Elle est abordée par métier, afin que chacun maîtrise les comportements et les procédures à respecter et son cadre de responsabilités.

- **La « Transition énergétique ».** Elles permettront l'appropriation des nouveaux véhicules (GNV et électrique) par les conducteurs et l'équipe de l'atelier de maintenance.
- **L'accessibilité du réseau.** Conçue et dispensée avec l'Association des Paralysés de France (AFP), cette formation s'adresse à l'ensemble du personnel pour maîtriser les différents handicaps, les éléments de communication et les pratiques adaptées.

Pour nos formations, nous travaillons avec des acteurs locaux et des ressources internes (formateur TP2A) ou du groupe : le Nouvel Espace de Formation (NEF), et l'Université du Groupe RATP (UGR).

Nos engagements annuels pour la prochaine DSP :

- **Un investissement important : 2,36% de notre masse salariale investie dans la formation**
- **Une équité de traitement : nous maintiendrons une moyenne de 19 heures de formation par salarié.**

Politique sociale et de rémunération

La politique de gestion sociale

La sérénité sociale repose sur la qualité du dialogue avec les Représentants du Personnel et une bonne communication interne.

> Le dialogue social

Notre relation avec les Représentants du Personnel s'articule autour de 3 axes :

- L'information régulière au Comité Social et Economique (CSE) ;
- Des rencontres bilatérales informelles entre la Direction et les Organisations Syndicales ;
- La concertation au sein de Groupes de Travail mixes IRP et salariés sur les conditions de travail (plannings...) en intégrant au mieux les aspirations du personnel, dans le respect des accords d'entreprise et de l'offre de transport : rythme et amplitude de travail, organisation des repos...

> La communication interne

Le dialogue social et l'implication des collaborateurs passent par une communication interne efficace, régulière, entre les services, et accessible à tous.

Tous les services de TP2A y participent, avec ses propres éléments d'information et d'actualités (direction, RH, exploitation, qualité, marketing) :

- Affichage événementiel du réseau TAC, au dépôt et au sein de l'agence commerciale (MMT) ;
- Affichage mensuel des indicateurs Qualité et la présentation systématique des résultats qualité en CSE et lors des entretiens annuels de chaque salarié ;
- Diffusion d'informations et de vidéos sur des écrans installés aux points de passages ;
- Accès au réseau Intranet via l'application «Conducteur connecté» ;
- Journal interne d'entreprise ;
- Permanence RH assurée par la Chargée RH ;
- Ateliers RH organisés avec nos partenaires : OPCO Mobilités (sur CPF), la CARSAT (sur retraite), Mutuelle, Prévoyance, Action Logement...

La politique de rémunération

Notre politique de rémunération mise notamment sur le « juste équilibre » entre part variable collective et individuelle. Nos engagements sont les suivants :

> Le maintien d'un principe d'équité entre les salariés

Cet engagement est mesuré grâce à l'Index Egalité H/F. Dans sa publication 2021 (pour l'année 2020) TP2A obtient l'excellente note de 99/100 (88/100 en 2019).

> Le maintien des accords et usages d'entreprise

Héritage historique de TP2A, ils sont préservés.

> L'encadrement de la rémunération fixe des salariés et le Glissement Vieillesse Technicité (GVT)

La rémunération fixe de nos salariés reste calculée selon les éléments suivants :

- Un coefficient de qualification (selon le poste) ;
- Une valeur de point appliquée à tous les salariés, dont l'évolution est traitée lors des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) ;
- Un taux d'ancienneté, sur la base d'une grille négociée et pouvant être révisée lors des NAO.

> Une rémunération variable complémentaire

La reconnaissance et la valorisation des résultats de performance sont maintenus :

- Les accords de Participation et d'Intéressement autour des critères de Qualité de service et de sécurité redistribuent aux salariés une partie des gains générés par la réussite collective ;
- Une part de rémunération variable pour les managers, sur la base d'objectifs individuels, et la PRI pour les conducteurs ;
- Une protection sociale performante, avec un régime de frais de santé et de prévoyance avantageux.

> La mise en place d'une prime « fidélité »

Pour limiter le turn-over et mieux adapter les rémunérations au coût de la vie dans la région, nous instaurons une prime « fidélité ». Elle est destinée à l'ensemble des salariés présents dans l'entreprise depuis plus de 2 ans (et ce toutes les 2 années d'ancienneté). Notre ambition : réduire le turnover de 5 points au cours de la DSP.

Dispositifs internes de management de la qualité de service

Les résultats obtenus par TP2A sur les critères de qualité de service et de sécurité ont évolué avec la mise en place, dans l'entreprise, d'un pilotage plus performant et mieux partagé avec Annemasse Agglo. Cela s'est traduit notamment par le dépassement des objectifs visés, pour 3 indicateurs de performance (IP) sur lesquels nous comptons capitaliser dans le futur contrat : l'exploitation des services de transport collectif, la relation clientèle et l'exploitation des services complémentaires de mobilité

Mais nous avons également identifié et partagé avec l'Agglomération plusieurs axes d'amélioration. Sur ces critères, TP2A a mis en place un certain nombre d'actions, parmi lesquelles :

- La mise en place d'un plan d'action global pour améliorer la ponctualité / régularité des bus (à la suite du déploiement d'un SAEIV en 2021) ;
- La mise en place d'un plan d'action pour améliorer l'état extérieur des véhicules, comprenant notamment l'optimisation du processus de nettoyage extérieur avec le sous-traitant, la reprise des carrosseries et la sensibilisation des conducteurs.

Dans le cadre de nos engagements et en nous appuyant sur cette dynamique d'amélioration continue, nous proposons à Annemasse Agglo d'augmenter le niveau d'exigence de certains indicateurs tout au long de la future délégation de service public.

Notre conviction

L'approche de la qualité de service doit être exigeante, méthodique, factuelle (en sécurisant la fiabilité des données), et partagée. Elle doit refléter l'intégralité de l'expérience client tout au long de son parcours.

La stratégie que nous mettrons en place repose sur **4 convictions majeures** :

- L'appréciation du niveau de qualité de service réel ne peut se faire qu'en confrontant les données de la qualité « produite » et de celle « perçue » ;
- Le pilotage de la qualité et de la sécurité nécessite une organisation et un mode de gouvernance dédiés (des instances, des outils de pilotage des indicateurs etc...) ;
- L'exploitation efficace des études et enquêtes nécessite des groupes de travail pluri-métiers pour donner du sens aux résultats en associant les expertises des équipes ;

- Les données relevées sur les différents indicateurs de Qualité et de Sécurité doivent être partagées en interne et de façon transparente avec l'Agglomération puis avec les voyageurs.

Sa réussite est confortée par notre démarche participative avec nos collaborateurs.

Une démarche qui engage l'entreprise et mobilise l'ensemble des équipes dans une dynamique collective, selon le principe de la symétrie des attentions :
« Des salariés satisfaits font des clients satisfaits et vice-versa ».



Notre démarche interne TP2A

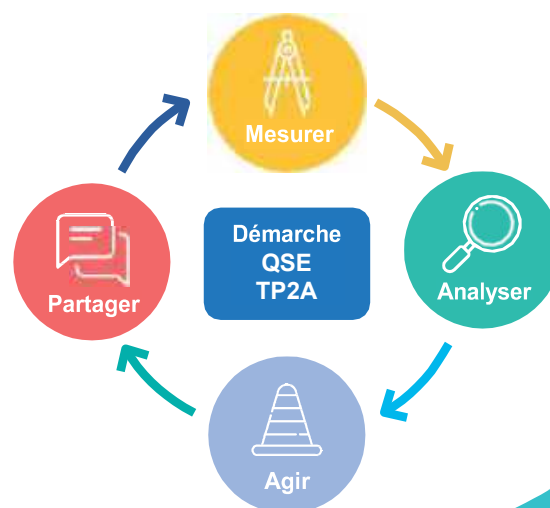
TP2A souhaite poursuivre les actions engagées et offrir à Annemasse Agglo et aux clients du réseau TAC un service situé au niveau des meilleurs standards. Cette volonté se traduit par :

- Un haut niveau d'engagement avec 44 indicateurs de Qualité de Service, comprenant les 31 indicateurs exigés par Annemasse Agglomération et 13 indicateurs additionnels ;
- L'application de la méthodologie RADAR (Résultat, Approche, Déploiement, Analyse et Revue) de l'EFQM (European Foundation for Quality Management).

La mise en œuvre de la méthodologie RADAR se décline sur 4 phases :

- 01 Mesurer** : collecter les données utiles de la manière la plus fiable et la plus efficace ;
- 02 Analyser** : traduire les données brutes et identifier les axes d'amélioration ;
- 03 Agir** : définir des plans d'actions pour améliorer le service et ses composantes ;
- 04 Partager** : communiquer les informations en interne et avec Annemasse Agglomération.

Avec ces quatre phases (détaillées ci-après), notre système de management intégré permet de valider et d'asseoir les acquis, tout en mettant en œuvre une dynamique d'amélioration continue.



RATP Dev déploie la méthode RADAR dans l'ensemble de ses filiales pour les projets et chantiers stratégiques dans tous les métiers : exploitation, systèmes métiers, RH, Relations Clients, etc. Des synthèses sont rédigées sous forme de fiches RADAR présentant l'ensemble des démarches concourant à l'amélioration de la performance de l'entreprise. Ces fiches sont partagées par les filiales et leurs autorités organisatrices sous forme de plan d'expérience inspirant les démarches d'amélioration continue de tout le réseau.

Quelle que soit la défaillance sur un critère, un plan d'actions est élaboré et suivi par le Comité de Pilotage QSE. Il respecte la méthode RADAR (Results– Approach–Deployment–Assess–Refine).


Issue du modèle d'Excellence EFQM (European Foundation for Quality Management), elle se décompose en quatre grandes étapes :

GOING FOR EXCELLENCE

Titre : Optimiser le déploiement de la démarche « Welcome » dans les Filiales RATP DEV pour les métiers Urbains et Inter Urbains – BU France Suisse
Pilote : xxxxx XXXXXXXX

ÉTAPE 1

Définir les résultats chiffrés attendus par la mise en œuvre de la fiche Radar.

RESULTATS	
	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du taux de recommandation (Net Promotor Score) de 20% / 2017 pour 90% des filiales - Augmentation du taux de clients « satisfaits » et « très satisfait » de 20% / 2017 pour 90% des filiales - Réduction de 20% du volume de réclamations reçues (hors périmètre « contravention/fraude ») relatives aux périmètres « agence commercial, bus, web, application mobile » / 2017 pour 90% des filiales

ÉTAPE 2

Présenter l'approche en définissant contexte, stratégie et pistes d'amélioration envisagées.

APPROCHE
<p>Notre compréhension et notre analyse de « l'expérience de nos clients », durant les moments clés de leur « parcours client » : depuis les phases d'avant transport, du transport en lui-même, ou d'après transport (réclamation, fidélisation, gestion de comptes, ...), sont devenues fondamentales pour la satisfaction des clients B2C et donc par effet de bord pour celle du client B2B (AOT).</p> <p>L'expérience client constitue devient encore plus un élément différenciant dans le cadre de réponses à appel d'offre, notamment avec l'ouverture à la concurrence du marché des transports urbains en IDF dès 2021.</p> <p>L'entreprise RATP DEV a choisi de lancer dès 2017 le déploiement d'un programme d'amélioration de l'expérience client, appelé « Welcome », pour l'ensemble de ses filiales en France et à l'international.</p> <p>L'optimisation du déploiement de la démarche Welcome vise à garantir l'efficacité des actions entreprises au sein de chacune des filiales. L'utilisation d'un mode projet avec conduite du changement (sensibilisation/formation, Workgroups, gestion de livrables,...) est recommandée pour s'assurer de l'atteinte des objectifs fixés.</p> <p>Parties prenantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Directeur de filiale - Responsable marketing filiale - Codir BU France

ÉTAPE 3

Définir le « qui fait quoi », les livrables et leurs dates de restitution

DÉPLOIEMENT				
Phase	Actions	Responsable	Livrables	Délais
Phase 1 :	Sensibilisation des filiales au sujet	Pilote opé filiale	Support Codir Filiale	Dec 2017
Phase 2 :	WorkShop 1 Personae WorkShop 2 Parcours client	Pilote opé filiale	Fiche Personae Fiche Parcours Clients	Juin 2018
Phase 3 :	WorkShop 3 Identification des innovations client WorkShop 4 Sélection des innovations client	Pilote opé filiale	Liste des pistes d'innovations Liste des innovations retenues	Sept 2018 Oct 2018
Phase 4 :	Déploiement des solutions d'innovation client	Pilote opé filiale	Fiches Radar / innovation	Janv. 2019
Phase 5 :	Formation aux innovations en Agence	Pilote opé filiale	Support Formation	Juin. 2019
Phase 6 :	Formation aux innovations en Exploitation	Pilote opé filiale	Support Formation	Juin. 2019
Phase 7 :	Mesure et analyse des indicateurs : NPS, Satisfaction Client et réclamations client	Pilote opé filiale	TdB / KPI's	Déc. 2019

ÉTAPE 4

Évaluer en continu les résultats et l'atteinte d'objectifs chiffrés

AUTO-EVALUATION & REVUE
<ul style="list-style-type: none"> - Revue et ajustements si besoin en 1to1 hebdo (Dir Marketing BU France) - Bilan mi-parcours en juin 2018 avec l'ensemble des pilotes opérationnels Welcome (Comité Marketing RATP DEV) - Evaluation de l'efficacité du programme Welcome via le TdB Welcome (Comité Direction BU France en DEC 2019)

Pour mener à bien nos engagements, nous proposons de poursuivre le travail engagé par Nicolas Salvy, responsable qualité, sécurité, environnement.

Il continuera d'être l'interlocuteur privilégié d'Annemasse Agglo, sur l'ensemble des thématiques

relatives à la bonne exécution du contrat telle que la qualité de service.

Il a la charge du suivi mensuel et trimestriel des indicateurs qualité ainsi que du pilotage du système de management de la qualité.



Mesurer – collecter les données utiles de la manière la plus fiable et la plus efficace

Notre système de mesure de la Qualité de Service produite et perçue s’appuie sur les études et outils métiers décrits aux chapitres B31 et B32, parmi lesquels on retrouve :

- Des outils d’exploitation des données opérationnelles relatives au fonctionnement du réseau (SAEIV, CITiO) ou à la gestion des biens utiles à la production (GMAO, MobiReport) ;
- Un outil de gestion des mains courantes (SafeTracker);

- L’outil de gestion des réclamations (FRESHDESK).

En complément, des enquêtes clients mystères et des contrôles internes permettront de mesurer la qualité de service du réseau TAC.

L’ensemble du parcours client est couvert comme présenté dans le tableau ci-dessous :



L’ensemble de ce dispositif de mesure permet d’évaluer **les 44 indicateurs du parcours client**. Nous proposons ainsi d’ajouter les critères suivants :

- État / propreté des arrêts ;
- L’information voyageur en situation perturbée ;
- La disponibilité des équipements embarqués ;
- La sécurité des voyageurs ;
- Le taux de contrôle ;
- La notoriété et recommandation du réseau aux mesures initialement intégrées dans le cahier des charges.

Annexé au futur contrat, le baromètre qualité précise le niveau de référence et les seuils d’exigence. Considérant que l’amélioration doit être continue, nous proposons d’augmenter, par palier, au cours du contrat, les niveaux d’exigence et d’objectif du baromètre qualité.

Afin d’objectiver la mesure, nous proposons d’établir un référentiel avec Annemasse Agglo. Une proposition est présentée à l’annexe B35.2 « Exemple de référentiel Qualité ».

Enfin, nous nous appuyons sur notre programme de gestion de la qualité. Déjà présent dans l’entreprise, il intègre de nombreux contrôles internes dont :

Nos engagements, nos objectifs sur les différents critères et nos propositions d’évolution sur la durée du contrat, sont présentés à l’annexe B35.1 « Indicateurs qualité de service ».

> Des contrôles des prises de services

TP2A s'assure de la prise de service effective des conducteurs, à l'horaire prévu. Les régulateurs sont présents (à tour de rôle) sur l'amplitude de service et suivent le déroulé des prises de service et des sorties des véhicules.

> Des audits de conduite en situation commerciale

Afin de compléter le travail de régulation, les managers d'Exploitation sont présents régulièrement sur le terrain. Ils réalisent, a minima, un audit de conduite annuel en service commercial pour chaque conducteur.

> Une présence « terrain » impliquant chaque salarié de TP2A

- Contrôles quotidiens du fonctionnement des DAT, des BIV, de l'application mobile ;
- Contrôles hebdomadaires de l'affichage et de l'état des arrêts. Pour ces contrôles, nous utilisons Mobireport, notre outil de gestion et de signalements concernant tous nos équipements aux points d'arrêt, y compris le mobilier urbain (abris et poteaux). Il permet une réactivité accrue aussi bien dans nos actions correctives que d'information ;
- Contrôles contradictoires sur le nettoyage ;
- Une borne de signallement, mise à disposition des conducteurs au dépôt, pour enregistrer les dysfonctionnements constatés lors de leur service.

> Des contrôles externes « clients mystères » avec la SCAT

Nous avons décidé d'intégrer de nouveaux contrôles, réalisés en clients mystères par la SCAT. Ces contrôles sont réalisés mensuellement, de façon aléatoirement

sur l'ensemble des services (en propre et sous-traités) et couvrent l'ensemble des critères qualité contractuels. Nous conviendrons chaque mois d'un plan d'échantillonnage de mesures avec la SCAT sur la base suivante :

Volume	Mesures/mois	Mesures/année
Parcours client	10	120
Point d'arrêt	10	120
Site internet	5	60
Allo TAC	5	60
Agence	1	12
Total	31	372

Ces mesures seront réparties sur l'ensemble des services et l'ensemble des arrêts, avec une répartition entre heures de pointe et heures creuses. Ce plan d'échantillonnage sera partagé avec Annemasse Agglo lors des réunions mensuelles qualité.

Notre prestataire SCAT mettra à disposition une plateforme sécurisée permettant de suivre les mesures réalisées au fil de l'eau. Nous mettrons un lien vers cette plateforme sur le portail Connect (cf. partie D11 relations avec la collectivité).

> Des campagnes d'audits RATP Dev

Des campagnes d'audits trimestriels sont réalisées en interne TP2A par les directions Exploitation, Marketing et QHSE (responsables de service, les managers de proximité, agent de contrôle QSE).

Des audits réguliers sur la maintenance, la sécurité ou le marketing sont également réalisés par les experts RATP Dev.



Analyser : traduire les données brutes et identifier les axes d'amélioration

Il s'agit de comparer les mesures effectuées et les objectifs prédéfinis pour chaque critère. Les écarts permettent d'identifier les critères sur lesquels les objectifs sont atteints et doivent être préservés et les critères sur lesquels le réseau doit progresser.

> Le rôle central du CODIR TP2A pour l'analyse de la qualité

Chaque mois, notre responsable QHSE prépare le tableau de bord mensuel. Présenté au chapitre D2, il récapitule les résultats de l'ensemble de notre activité et notamment les résultats de l'ensemble des critères de qualité de service.

Le Comité de Direction (CODIR) TP2A revoit systématiquement le tableau de bord mensuel avant la présentation à l'Agglomération lors des revues mensuelles (cf chapitres B34 et D1).

En cas de non atteinte des objectifs contractuels, un plan d'action est systématiquement établi par le CODIR.

L'équipe TP2A peut également s'appuyer sur les outils RATP Dev de management de la qualité de service : Dev Touch et Voice of the customer.



> « Dev'Touch » : l'amélioration de la Relation Client

DEV'Touch est le projet de service RATP Dev destiné aux agents qui sont en contact avec les clients. Il a vocation à aider les équipes des réseaux à développer leur talent relationnel, c'est-à-dire leurs pratiques et comportements en situation de relation client.

TP2A a déployé Dev'Touch, en 2021, et formé l'ensemble de son service d'exploitation (13 managers et 90 conducteurs) et de son service marketing (7 managers et agents commerciaux).

Pour les managers et les conducteurs, la formation a permis de rappeler les fondamentaux de la relation clients et d'apporter des conseils pratiques pour renseigner et accueillir un client à bord, éviter les débordements dans certains cas.

Côté Maison de la Mobilité et du Tourisme, la formation

a permis de **libérer la prise d'initiative des collaborateurs** et a nourri une nouvelle culture de la relation clients. La formation a également contribué à la mise en place **d'un management plus participatif et collaboratif pour être toujours plus centré sur les « besoins des clients »**.

TP2A est désormais dans une phase d'animation et d'ancrage de ce projet de service. Un ambassadeur Dev'Touch est nommé au sein de l'entreprise et le programme est dorénavant intégrée dans la formation initiale de tout nouvel arrivant.

Le responsable QHSE intervient systématiquement auprès de tous les nouveaux entrants concernant les différents objectifs qualité et les attentes de TP2A selon le service auquel est affecté le salarié. Il réalise également un point « Dev'Touch ».

Retour d'expérience : à la suite du déploiement des formations Dev'Touch TP2A :

Pour les managers, agents commerciaux :

« Très bonne formation, très facile à appliquer.
Formation où on nous donne des pratiques managériales applicables et adaptées à tous les métiers. »

Pour les conducteurs :

« Formation très vivante, différente, super.
Les conducteurs sont importants pour la fidélisation et la satisfaction du client. Je peux tout appliquer et je sais quoi corriger dans ma façon de faire. »



> Voice of the Customer (VOC) : Faire émerger la voix du client pour atteindre l'excellence

Voice of the Customer est une méthode opérationnelle 100% centrée sur le client. Elle permet d'identifier les sujets clés à traiter lors de la collecte et de l'analyse des remontées clients (félicitations, sollicitations et réclamations).

Elle se compose de 5 étapes : la collecte des données, l'analyse des données, la priorisation par le CODIR, le plan d'action du CODIR et le suivi et la communication

en interne et en externe. Cette méthode fait partie du programme Welcome,

Chaque mois, Voice of the customer est à l'ordre du jour du CODIR TP2A. L'équipe revoit les principales réclamations du mois écoulés, les tendances sur l'évolution des réclamations par thème et établit des plans d'action si nécessaire.

Retour d'expérience : à la suite du déploiement de Voice of the customer :

Déployé en mars 2021, TP2A a déjà mené 3 grandes actions avec succès :

- 1 Rencontre systématique des clients sollicitant très régulièrement le réseau et Annemasse Agglomération.
- 2 Pour remédier aux nombreuses réclamations du TAD une personne de l'exploitation est présente, depuis juillet 2021, à la centrale, pour recadrer le planning des courses. Depuis le réseau n'a presque plus de réclamations sur ce sujet.
- 3 Une optimisation de l'offre pour des courses scolaires au départ des collèges Paul Langevin et Paul- Emile Victor a été mise en place dans l'offre de décembre 2021.



Agir : définir des plans d'actions pour améliorer le service

> La directrice TP2A : animatrice et pilote des responsabilités

Avant d'être technique, la mission de la directrice est managériale et vise la création de cohésion et de cohérence. S'il est responsable devant l'autorité organisatrice et RATP Dev, il l'est également devant ses équipes à qui il doit indiquer «le sens des actions».

> Le management de proximité : la force des circuits courts pour la relation « vraie »

Le process d'exploitation consiste à transmettre, à chaque étape de la production, les informations dont chacun a besoin et dont la connaissance permet d'atteindre le niveau de qualité requis.

Entreprise à taille humaine, le mode d'organisation de TP2A s'appuie sur les circuits courts et la proximité.

L'exigence de qualité fait partie des 4 valeurs de TP2A présentée en partie B34. Ces valeurs sont rappelées aux managers lors des animations «Dev Touch» et systématiquement présentées à tous les nouveaux arrivants.

> Le suivi et le pilotage

Présenté précédemment, le Comité de direction TP2A porte une attention particulière aux critères qualité dont le résultat est compris dans les zones de tolérance ou dans celles d'inacceptabilité :

- **Zone de tolérance** : le responsable de service concerné par le critère qualité présente sous 5 jours ouvrés un plan d'action permettant un retour à la zone de conformité. Il analyse avec la direction les causes et actions en cours et ils décident ensemble d'un plan d'action correctif (renfort des visites / contrôles, présence des managers, sensibilisation du personnel...);
- **Zone d'inacceptabilité** : la directrice déclenche un comité de pilotage « exceptionnel » avec les responsables concernés afin de prendre les mesures nécessaires.

Ces plans d'actions sont élaborés selon la méthode RADAR présentée précédemment.

> Le point mensuel qualité de service

Chaque mois, Nicolas Salvy coordonne un point qualité de service avec des représentants de chaque direction. L'objectif est de mettre en œuvre les plans d'action décidés par le CODIR et de définir les responsabilités.

Retour d'expérience :

Les actions mise en place en 2020-2021 pour améliorer l'état extérieur et le nettoyage intérieur des véhicules :

- Mise en place de contrôles internes contradictoires avec la société de nettoyage et un régulateur : 4 contrôles hebdomadaires
- Mise en place d'un contrôle par le conducteur en entrée et sortie de dépôt
- Planification de la remise en état de l'ensemble du parc
- Planification d'une action avec la société de nettoyage pour le lavage extérieur des bus en hiver à l'aide d'un nettoyeur haute pression
- Suivi quotidien de l'état de carrosserie des véhicules



Partager : en interne et avec Annemasse Agglomération

TP2A assure déjà une communication régulière et transparente avec l'Agglomération sur les différentes exigences du service. Elle se poursuivra au cours du prochain contrat, sur la base d'un calendrier contractuel partagé :

	Janv	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
Rapport mensuel Suivi réclamations												
Bilan trimestriel Bonus/malus												
Rapport annuel												

> QlickView, notre outil de reporting global de performance

QlickView propose une nouvelle approche de la Business Intelligence. Il importe les données issues de nos outils métier et des tableaux statistiques dynamiques.

Une fois paramétré, il facilite la mission de reporting du Responsable QHSE et des autres responsables de services. En quelques clics, ces derniers accèdent aux statistiques souhaitées, de façon dynamique, avec une mise à jour quotidienne des données.

Tel que précisé au chapitre D1, QlickView donne à l'Agglomération un accès direct aux tableaux de bord qu'il produit ainsi qu'aux données issues des outils métiers comme la GMAO, Freshdesk, CITiO...

En interne, TP2A continue de communiquer les résultats de Qualité de Service auprès de l'ensemble des salariés de l'entreprise.

> Le Management Visuel pour analyser et piloter l'activité de Qualité de Service

En place au sein du Groupe RATP, le management visuel est, en complément des revues/ réunions de performance, l'une des meilleures pratiques industrielles pour fluidifier les échanges d'informations.

Concrètement, cela se traduit par des échanges courts mais fréquents où chacun peut s'exprimer. Ces échanges sont réalisés avec un format visuel sur les indicateurs, les projets en cours, les actions d'amélioration et la vie de l'équipe.





Le management visuel a pour objectifs de :

- Donner à tous une vue d'ensemble claire et partagée pour garder le Cap ;
- Se focaliser sur l'essentiel, à la source des informations sur les sujets clés ;
- Avoir une communication efficace et une réactivité accrue ;
- Piloter la performance ;
- Animer la résolution de problèmes.

Ce dispositif complète ceux déjà existants :

- Le point « 5 minutes », entre l'Exploitation et la Maintenance, chaque matin ;
- L'affichage en salle de prise de service des résultats qualité (depuis avril 2021) et l'opération « petits déjeuner », avec la direction, pour les commenter ;
- Présentation des résultats en CSE tous les trimestres en CSE ;
- Présentation des critères de qualité de service à chaque conducteur, par son manager référent, lors de l'entretien annuel.

Retour d'expérience TP2A

Déployé en mars 2021, dans la direction Marketing, les premiers retours sont très positifs :

«Très bon format, tout le monde participe. Cela permet d'avoir des échanges productifs, efficaces et rapides.»

«Permet d'avoir le ressenti de chacun, un vrai moment d'échange qui permet de faire le bilan de tout ce qui a été fait sur la semaine et d'avoir le planning global de la semaine à venir»

> Faire varier la rémunération en fonction de la performance

La variation de la rémunération en fonction de la performance de qualité de service comprend :

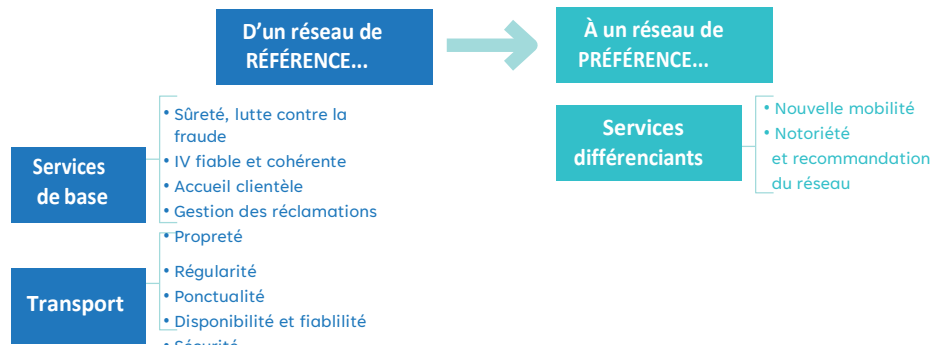
- L'accord d'intéressement. Nous avons négocié en juin 2021 un accord d'intéressement construit autour des objectifs de Qualité de Service et notamment de l'atteinte de l'objectif contractuel de régularité / ponctualité. Cet accord sera revu tous les 2 ans dès 2023 pour mettre l'accent sur les objectifs de qualité de service prioritaires
- L'accord de participation. L'accord de participation complète l'accord d'intéressement pour permettre aux salariés de bénéficier d'une prime variable en fonction des résultats de l'entreprise.

Ces accords mis en place ont permis de fédérer les salariés autour d'un objectif de qualité et de sécurité commun.



Nos engagements de performance et d'amélioration continue des critères qualité

RATP Dev s'engagera au quotidien pour aider le réseau TAC à **être d'abord excellent** dans nos domaines de référence (ponctualité, disponibilité, sécurité, information voyageur, accueil – services rendus) et à **se développer visiblement** et à créer la préférence pour le réseau TAC (Nouvelles mobilités, Notoriété).

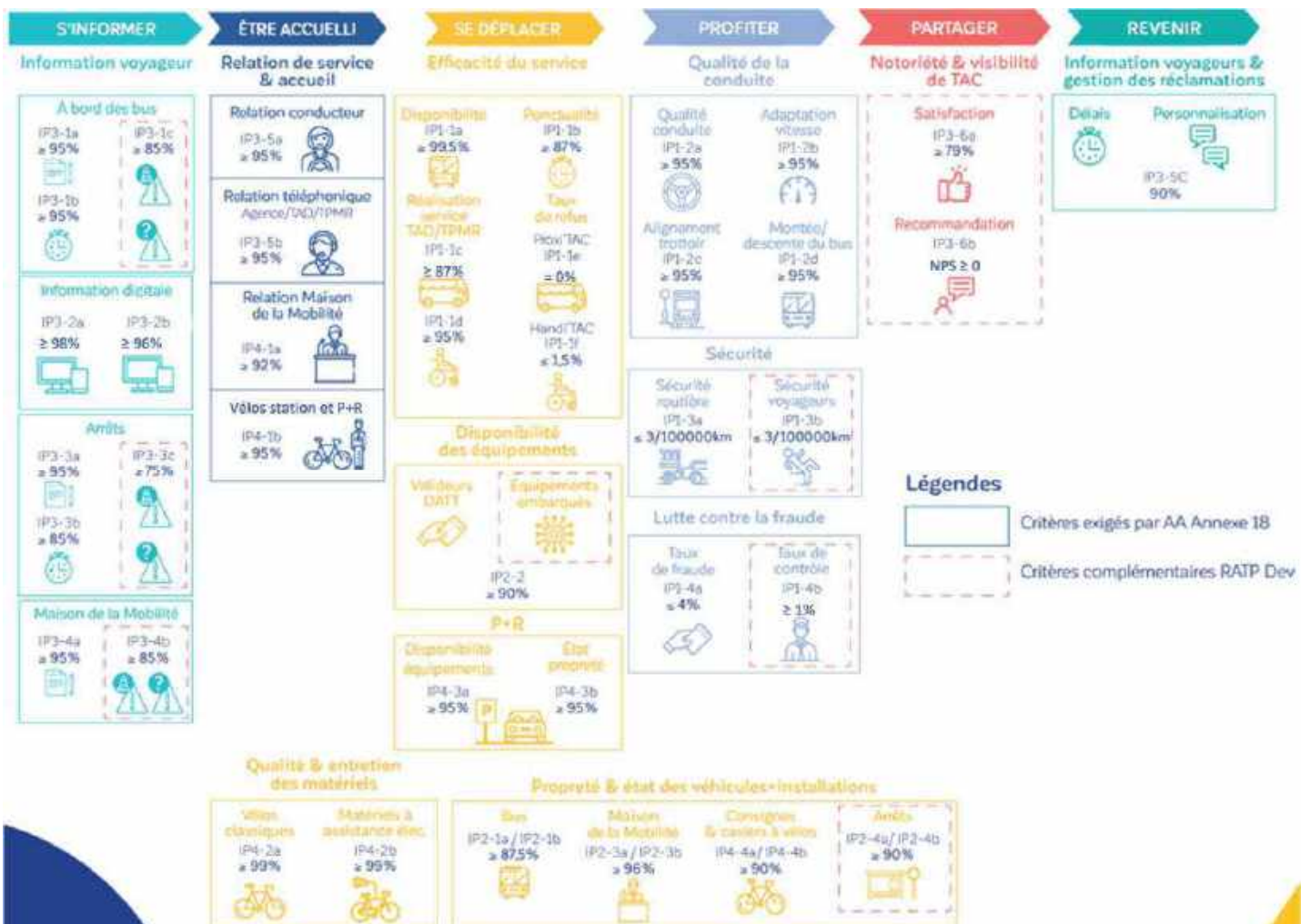


Aussi, TP2A :

- Respecte les engagements d'Annemasse Agglo ;
- Propose de **faire évoluer les 31 indicateurs identifiés actuellement vers 44 indicateurs**. Ces 44 indicateurs sont répartis en 18 familles d'indicateurs qui sont aujourd'hui des standards chez RATP Dev. Ils permettent d'évaluer la performance et les bénéfices

pour Annemasse Agglo et pour les clients TAC sur l'intégralité de leur parcours.

L'ensemble de nos engagements et leurs évolutions est proposés dans l'annexe B35.1.





Les actions portant sur le développement et la mobilité durable

Nos convictions

Notre approche du développement et de la mobilité durable est globale et s'inscrit dans une démarche de Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE).

Une entreprise qui pratique la RSE cherche à avoir un impact positif sur la société, à respecter l'environnement tout en étant économiquement viable et en assurant un service public de qualité.

Elle construit cet équilibre avec l'aide de ses parties prenantes, c'est-à-dire ses collaborateurs, ses clients, ses fournisseurs, ses actionnaires et, bien sûr, les acteurs du territoire.

La RSE, c'est aussi une autre façon de nous engager sur le territoire et de répondre à notre ambition pour son réseau de transports.

Être le partenaire de la mobilité au quotidien ne se limite pas au seul fait d'assurer un service de transport : c'est être une marque et une entreprise utile, jour après jour ; un facilitateur du quotidien qui participe à la vie, au rayonnement et à l'attractivité du territoire.



En tant qu'opérateur de transport public, la responsabilité sociale et environnementale est véritablement au cœur de notre activité : l'ambition première de RATP Dev est de contribuer à promouvoir des villes durables et inclusives.

Les réseaux de transports publics, créateurs de mobilité et de lien entre les communautés, sont la colonne vertébrale de l'environnement urbain. Notre mission est de les rendre sûrs, efficaces, fiables et accessibles à tous.

Face aux challenges de l'urbanisation croissante de la société et du changement climatique, nous avons un rôle clé à jouer dans la promotion et le développement de la mobilité durable.

En concevant des solutions innovantes et pertinentes, adaptées aux besoins des usagers, nous favorisons le choix du transport en commun, alternative responsable à l'utilisation des véhicules personnels motorisés. Nous accompagnons également nos clients dans leur transition vers des énergies plus propres, en privilégiant l'intégration dans nos flottes de bus de véhicules hybrides ou zéro émission (GNV, électrique).

De nombreuses villes, dans le monde, nous accordent leur confiance, reconnaissant notre capacité à construire et à faire vivre des réseaux de transports dynamiques, au service du rayonnement des territoires.

Cet engagement territorial est intrinsèque à notre identité. Nous travaillons main dans la main avec les acteurs locaux pour bâtir les solutions de mobilité et des projets de transport adéquats dans le long terme.

Nous nous attachons aussi, partout où nous opérons, à créer de la valeur pour les territoires, que ce soit en favorisant la montée en compétences de nos équipes locales, ou en nouant des partenariats pour promouvoir l'entrepreneuriat ou l'innovation, par exemple.



Serge Reynaud
Directeur BU France Suisse
RATP Dev

Notre organisation et gouvernance

L'enjeu de notre démarche RSE et de développement durable au sein d'Annemasse Agglo est de participer à une mobilité durable en assurant, dans des conditions économiques acceptables, des déplacements équitables sur le territoire tout en limitant nos impacts négatifs sur l'environnement.

Cet enjeu s'inscrit dans notre objectif d'être **un partenaire exemplaire pour accompagner l'agglomération dans la réussite de son PCAET**. Nous nous inscrivons également dans l'Agenda 21 de la ville d'Annemasse pour un développement durable du territoire.

Notre objectif n'est pas d'obtenir une certification mais de nous appuyer sur le référentiel ISO 14001.

Notre organisation désigne le Service QHSE et son Responsable (Nicolas SALVY) en pilote et animateur de notre démarche globale, qui intègre Qualité de service, Sécurité et Développement Durable. Comme évoqué au chapitre B35, les actions spécifiques présentées ci-après feront l'objet d'un suivi spécifique dans le cadre du CODIR mensuel de la filiale.

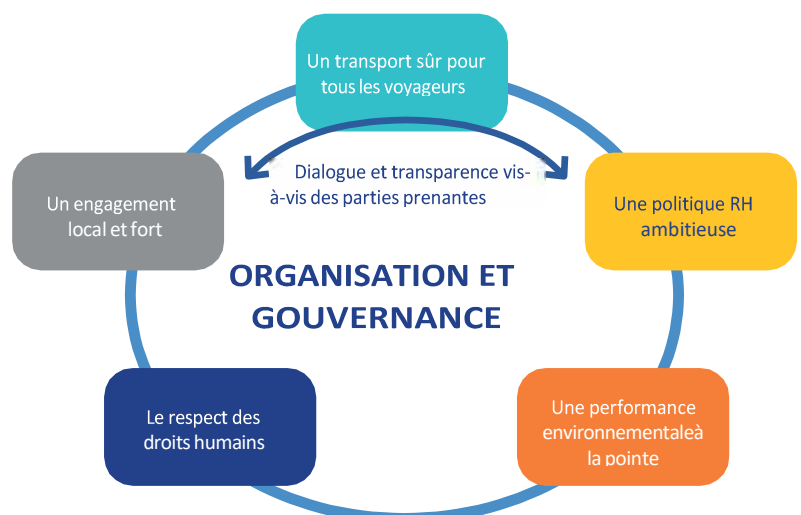
Notre démarche est partagée, intégrée dans les process de gouvernance de la filiale, afin de :

- Rendre des comptes de manière transparente sur les objectifs, pratiques et résultats en matière de RSE :

- Information auprès de l'Agglomération des actions RSE (Rapport annuel).
- Favoriser les achats responsables et intégrer la RSE dans la sélection des fournisseurs :
- Favoriser les achats locaux.
- Sélectionner les entreprises s'engageant dans le respect de l'environnement et affichant des pratiques sociales responsables.
- Recourir autant que de possible à des structures d'insertion par l'activité économique.
- Favoriser une dynamique dans l'entreprise autour de la RSE :
 - Information salariés et CSE des actions RSE de l'entreprise.
 - Sensibilisation RSE des managers : chacun de nos responsables de services et agents de maîtrise connaît les engagements RSE de la filiale dans le cadre du contrat. Ils pourront également approfondir leur connaissance grâce à un module d'e-learning intitulé « l'essentiel de la RSE », intégrant des parties sur la gestion environnementale de nos activités. En 15 minutes, il sensibilise aux enjeux RSE du groupe RATP.
- Favoriser les actions en interne, proposées par les salariés.

Notre démarche RSE pour TAC

En cohérence avec la position RSE du Groupe RATP et des TPG, la démarche RSE pour TAC comprend quatre volets : environnemental, social, territorial et gouvernance. Cette démarche, transversale et intégrée, s'organise autour des questions centrales de la norme ISO 26000. Notre approche est donc globale et concerne toute l'organisation de l'entreprise et toutes ses activités. Le schéma ci-contre montre les principes et valeurs qui seront ceux de TP2A. La démarche RSE de TP2A se veut **ambitieuse et se concrétise**, notamment en 6 engagements environnementaux et 23 actions ou objectifs mesurables.



La réduction des consommations de ressources

Notre démarche RSE se décline en engagements concrets et mesurables en faveur de l'environnement. Il s'agit prioritairement de réduire nos consommations et nos émissions carbone. TP2A, en tant que transporteur public, doit contribuer à l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie du territoire d'Annemasse Agglo.

Engagement 1 : Diminuer les consommations sur nos véhicules de transport			
Actions	Moyens	Responsable	Périodes
Action 1.1. Eco-conduite	<ul style="list-style-type: none"> • 100% des conducteurs formés ; • Déploiement du challenge écoconduite tous les 2 ans ; • Équipement des véhicules de boîtier connectés Stratio. Le boîtier renseigne en temps réel le conducteur sur ses caractéristiques de conduite (démarrages trop rapides, virages ou coups de frein trop brusques, moteur qui tourne trop longtemps à l'arrêt) et les données sont enregistrées pour le manager. 	Chargée de mission RH Formateur Agents de maîtrise d'Exploitation	2023 - 2025
Action 1.2. Engagement pour la réduction des émissions de CO ₂	<p>Obtenir le label « Objectif CO₂ » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Engagement d'une période de 3 ans pour réduire les GES et la consommation de carburant ; • Etablissement d'un plan d'action mené par l'ADEME ; • Agir à tous les niveaux : le carburant, le véhicule utilisé, les conducteurs et l'organisation de l'entreprise. 	Responsable QHSE	2025
Action 1.3. Prévention de la pollution	<ul style="list-style-type: none"> • Renouvellement du parc. PPI délégrant, avec : <ul style="list-style-type: none"> • 17 véhicules neufs électriques • 20 véhicules neufs BioGNV ; • 9 minibus TAD/TPMR électriques. • Renouvellement du parc de véhicules de services par des véhicules légers 100% électrique. 	Annemasse Agglo Responsable Maintenance	2023-2029
Action 1.4. Affectation des véhicules	<ul style="list-style-type: none"> • Gérer les affectations de véhicules : prendre en compte le gabarit et l'âge des véhicules de façon à faire rouler le plus possible les véhicules présentant les consommations les plus faibles. 	Directeur Exploitation	2023-2029
Action 1.5. Politique de maintenance	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi des consommations ; • Gestion de la pression des pneumatiques ; • Recreusage des pneumatiques Michelin pour limiter la consommation et donc l'impact carbone ; • Rechapage à chaud des pneumatiques Michelin pour économiser la matière première ; • Rechercher à chaque fois que possible la distance la plus courte entre le fournisseur d'un produit ou service et le dépôt bus, afin de minimiser le transport (en particulier pour le fournisseur du gazole avec le choix du dépôt pétrolier au plus proche d'Annemasse). 	Responsable Maintenance	2023-2029

Engagement 2 : Diminuer les consommations d'énergie sur nos infrastructures

Actions	Moyens	Responsable	Périodes
Action 2.1. Maîtrise des consommations	<ul style="list-style-type: none"> • Equipement d'une solution digitale de remontée des informations de consommation au dépôt pour faire un suivi et une analyse fine. • Télérelève 	Responsable QHSE	2023
Action 2.2. Pollution lumineuse	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien des éclairages Led sur le dépôt • Eclairages Led sur les arrêts de la ligne Tango 	Responsable QHSE	2023-2029
Action 2.3.	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un diagnostic de performance énergétique (DPE) au dépôt 	Responsable QHSE	2023
Action 2.4.	<ul style="list-style-type: none"> • Rénovation du système de chauffage au dépôt (non chiffrée dans notre offre) 	Responsable QHSE	2024

Pour aller + : loin : Des ombrières photovoltaïques sur le dépôt de Ville-la-Grand

Dans le cadre des travaux pour la transition énergétique du dépôt de Ville-la-Grand (VLG), nous avons identifié une opportunité pour amplifier l'impact des actions environnementales d'Annemasse Agglo.

Sur le dépôt de Ville-la-Grand, nous estimons qu'il serait possible d'installer pour 1500 à 2000 m² d'ombrières photovoltaïques, avec une puissance crête de 280 à 380 kWc et une production électrique annuelle de

300 à 400 MWh. Cela représenterait l'équivalent de l'énergie consommée pour l'exploitation d'environ 5 à 7 bus standards électriques sur une année.

Proposée en option, le coût estimé de cette installation est de 800 K€ environ (non intégré dans notre offre).

Une présentation détaillée est proposée à l'annexe 30 « Option ombrières photovoltaïques ».

Engagement 3 : Améliorer la consommation et la gestion de l'eau sur nos sites

Actions	Moyens	Responsable	Périodes
Action 3.1. Limiter les consommations	<ul style="list-style-type: none"> • Récupération des eaux pluviales (rétention et réutilisation pour le lavage des véhicules) ; • Systèmes de limitation de consommation (chasses d'eau, robinets à poussoirs,) 	Responsable QHSE	2023-2029
Action 3.2. Prévention de la pollution de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> • Traitement des eaux usées après le lavage des équipements ; • Prévention des pollutions accidentelles (kit anti- pollution...). 	Responsable QHSE	2023-2029

Engagement 4 : Promouvoir des achats durables

Actions	Moyens	Responsable	Périodes
Action 4.1. Process achat	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer des critères environnementaux et sociaux et une logique de cycle de vie et de coût global dans son processus achats ; Prioriser les produits « verts » ; 	Responsable Maintenance	2023
Action 4.2.	<ul style="list-style-type: none"> Prioriser les achats locaux : Par exemple, pour la maintenance de nos véhicules, nous faisons appels à des sous-traitants locaux (Annemasse Agglo ou Haute- Savoie) : <ul style="list-style-type: none"> Pour la carrosserie : carrosserie des Brasses à Viuz en Sallaz, Bernard Truck à Bonneville Pour le pelliculage : Ccom à Ville la Grand Pour les pneumatiques : Euromaster à Saint-Pierre en Faucigny (sous-traitant de Michelin) Pour les fournitures, réaliser des commandes groupées pour limiter les transports 	Responsable Maintenance	2023

La réduction des pollutions liées à nos activités

Notre démarche RSE prend en compte la responsabilité de l'entreprise dans la gestion des pollutions issues de ses activités.

Engagement 5 : Améliorer la valorisation de nos déchets

Actions	Moyens	Responsable	Périodes
Action 5.1. Tri et collecte	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la gestion du tri et de la collecte au dépôt ; Mettre en place le tri sélectif (dont sensibilisation du personnel) ; Poursuivre le tri et recyclage des cartons à l'atelier ; Valoriser les déchets dangereux ; Donner une seconde vie aux équipements pouvant être réutilisés via des dons à des associations locales (mobilier, informatiques...). par exemple Emmaüs à Cranves Sales 	Responsable QHSE	2023
Action 5.2. Prévenir des pollutions	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place de kit antipollution à proximité des zones de charge / dépotage huile et gazole ; Utilisation de produits « verts » par notre prestataire de nettoyage ; Formation et sensibilisation du personnel ; Recyclage des batteries. 	Responsable QHSE	2023-2029

La mobilité durable intégrée dans l'exploitation des services délégués

Nous avons pris en compte la notion d'impacts environnementaux des services TAC dans la conception de notre offre.

Nous avons construit celle-ci avec le souci de proposer des services adaptés à l'aménagement du territoire,

dans une approche «multiservices» et «multimodes». L'objectif est de donner au plus grand nombre une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle, en cohérence avec le potentiel captable des différents secteurs de l'agglomération. Cela se traduit par :

Engagement 6 : Développer la part modale des mobilités sur le territoire	
Actions	Moyens
Action 6.1.	• Une offre renforcée sur les axes forts (lignes Tango, 3, 5 et 6), avec des véhicules articulés de plus grandes capacités aux horaires stratégiques et notamment aux horaires d'entrée ou sortie scolaires (cf. chapitre B11)
Action 6.2.	Un service TAD pour compléter le maillage du territoire avec des véhicules minibus (cf. chapitre B12) ;
Action 6.3.	La prise en compte et l'optimisation de l'intermodalité (train-bus-tram) sur le territoire et avec les réseaux des collectivités frontalières du Pôle Métropolitain du Genevois Français (cf. chapitre B11)
Action 6.4.	Des services de location de vélos et de trottinettes électriques pour des trajets de courte distance et pour des publics actifs ou en insertion ayant des contraintes horaires en dehors de nos services réguliers (cf. chapitre B15)
Action 6.5.	Une affectation des véhicules par capacité pour répondre aux besoins, tout en privilégiant les véhicules standards plutôt que les articulés pour réduire les impacts environnementaux et diminuer les consommations
Action 6.6.	Des actions de fidélisation des clients « voyageurs », pour les inciter à utiliser toujours davantage nos services (cf. chapitre B22)
Action 6.7.	Le développement de produits numériques (digitalisation des supports d'informations et de vente) pour faciliter l'accès aux services, améliorer l'attractivité du réseau et réduire la consommation de papiers (cf. chapitre B23)

Nous considérons également comme essentielle la prise en compte de la satisfaction clients, pour s'assurer de l'adéquation offre/demande et améliorer en continu le service produit et proposé. Cela se traduit, notamment, par une enquête auprès d'un échantillon de clients tous les 2 ans.

Enfin, nous souhaitons impliquer les clients sur les sujets de développement durable et sur l'intérêt des transports collectifs ou partagés.

C'est pourquoi nous proposons une action RSE qui implique nos clients.



Action 6.8. L'opération « La semaine GreenBus »

Il s'agit d'une action de conversion des trajets des voyageurs sur une semaine en points anti-carbones. Les points sont cumulés pour contribuer à des projets de plantation d'arbres en France par l'ONG « Reforest'Action ».

Le principe est simple : 500 validations = 1 arbre planté.

Le client est ainsi récompensé pour son choix d'utiliser le réseau et réalise une action concrète en faveur de l'environnement.

L'association « Reforest'Action » proposera des zones de plantation et prendra en charge la plantation des arbres. Elle assurera le suivi des opérations de plantation et générera des certificats individuels de plantation.

Cette action concrétise l'engagement RSE de l'entreprise et de l'agglomération et permettra de planter environ 100 arbres chaque année. Cette action sera proposée dans le cadre de la semaine du développement durable ou de la mobilité.

Pour aller + : loin : poursuivre la transition énergétique avec un projet de mobilité hydrogène

Nous avons étudié le scénario d'une transition énergétique à l'hydrogène.

En premier lieu, il est important de noter que le recours à la filière hydrogène n'a de sens (pour un bilan carbone vertueux) que si :

- La production d'hydrogène est sur site ou assez proche du lieu de consommation (ce qui exclut le transport longue distance de l'hydrogène par camion de type tube-trailer jusqu'au dépôt bus) ;
- L'hydrogène est « vert », c'est-à-dire fabriqué par électrolyse de l'eau avec de l'électricité issue d'énergie renouvelable (hydraulique, éolien, photovoltaïque) car l'hydrogène « gris » produit par vaporeformage du méthane émet quasiment 10 kg de CO₂ par kg d'H₂ produit.

L'absence de site de production et de distribution d'hydrogène vert sur le territoire d'Annemasse Agglo explique que nous ne proposons pas l'acquisition de véhicule hydrogène dans notre offre.

Cela dit, il serait envisageable de mettre en service des véhicules légers hydrogène ou des bus hydrogène si une station de distribution d'hydrogène vert émergeait sur le territoire d'Annemasse Agglo.

C'est ce qui a été fait en Vendée, où RATP Dev a acquis et mis en exploitation un bus hydrogène en 2021.

Nous pouvons proposer de lancer l'étude d'un projet de mobilité hydrogène avec Annemasse Agglo et les acteurs du territoire, en particulier avec les structures ATAWAY (pour la borne de station de recharge d'hydrogène vert), HYmpulsion, la région Auvergne-Rhône-Alpes et l'ADEME.

En fonction des projets de production et de distribution d'Hydrogène vert au cours des prochaines années, nous pouvons accompagner Annemasse Agglo pour la mise en exploitation de bus Hydrogène, de minibus Hydrogène (type Trouillet M-City H2 sur base Renault Master hydrogène) ou de véhicule léger de type Toyota Mirai.



Le bilan carbone du réseau TAC

Afin d'estimer le bilan carbone du réseau TAC, il nous paraît essentiel d'avoir une totale transparence sur les hypothèses de calcul des émissions CO₂ afin de pouvoir comprendre et challenger les résultats.

Les hypothèses d'émissions CO₂

Pour les émissions CO₂ issues de l'usage du gazole et de l'électricité, nous nous basons sur les données du guide méthodologique du ministère de la transition écologique, et pour les émissions CO₂ du bioGNV, nous utilisons la Base Carbone® de l'ADEME.

Les facteurs d'émissions retenus sont : 3,16 kg CO₂ / litre gazole ; 48 g CO₂ / kWh et 0,608 kg CO₂ / kg bioGNV.

Les émissions CO₂ tout au long de la DSP

Afin d'estimer l'impact de la transition énergétique, nous faisons le choix de ne comptabiliser que les émissions de l'ensemble du parc matériel roulant.

En effet, les émissions du parc bus, cars, TAD, TPMP et VL représentent la très grande majorité des émissions du réseau TAC, eu égard à l'impact carbone bien plus limité des bâtiments exploités par TP2A (dépôt Ville-la-Grand, Maison de la Mobilité et du Tourisme...).

Consommations du parc MR (par an)	Réf.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Gasol (littres)	714 604	704 981	740 872	679 407	649 980	610 795	566 658	370 478
bioGNV (kg)	-	-	-	-	-	-	39 982	226 646
Electrique (kWh)	3 805	33 680	276 697	485 400	759 174	885 277	892 499	897 682
Emissions CO ₂ (tonnes/an)	Réf.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Sous-total véh. Gasol	2 258	2 228	2 341	2 147	2 054	1 930	1 791	1 171
Sous-total véh. bioGNV	-	-	-	-	-	-	24	138
Sous-total véh électrique	0,2	2	13	23	36	42	43	43
Émissions CO ₂ (tonnes/an)	2 258	2 229	2 354	2 170	2 090	1 973	1 858	1 352
	Réf.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Kilométrage total (millions kms / an)	1,75	1,75	2,05	2,07	2,26	2,27	2,27	2,27
GES moyen kg CO ₂ (tous modes) / km	1,29	1,27	1,15	1,05	0,92	0,87	0,82	0,59
Ecart vs réf.	-	-1%	-11%	-19%	-28%	-33%	-37%	-54%

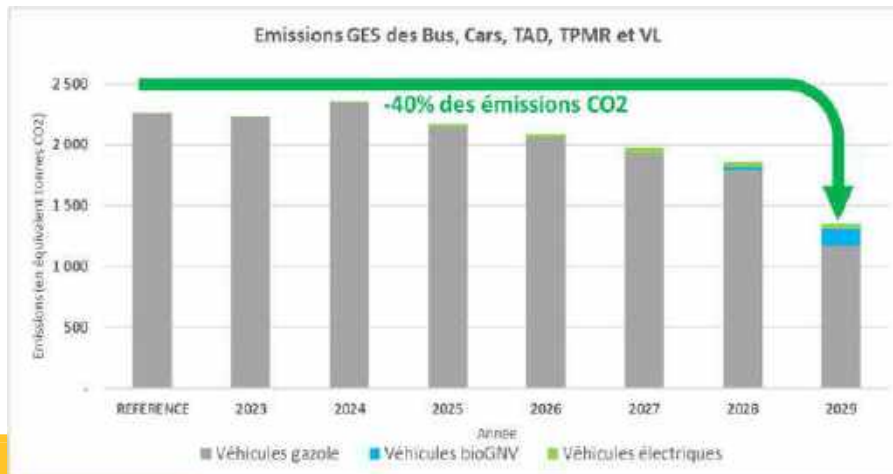


L'ensemble des actions sur l'offre de transport TAC, en particulier la transition énergétique à l'électrique et au bioGNV, permettent d'afficher une amélioration significative de l'empreinte carbone du réseau.

En effet, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'ensemble du parc matériel roulant du réseau TAC (bus, cars scolaires, TAD et TPMR, taxis, VL relève) évoluent comme indiqué dans le tableau ci-dessus.

Au total, toutes les actions permettent une diminution de 907 t.CO₂/an à horizon 2029 par rapport à la référence pré-COVID.

Cela représente une baisse des émissions annuelles de 40% en 2029 et une baisse de 54% des émissions moyennes GES au km lorsqu'on prend en compte l'extension d'offre.



Avec le PPI proposé et l'acquisition de 17 bus électriques, 20 bus bioGNV et 9 TAD/TPMR électriques, on constate une réduction historique des émissions CO₂ de -40% à horizon 2029, équivalent à la baisse du GES moyen de 1,29 kg CO_{2e}/km à 0,59 kg CO_{2e}/km.



Le volet Sociétal & Territoire de notre démarche RSE : l'accessibilité du réseau

Pour compléter nos actions «environnementales » (présentées au chapitre B36), nous intégrons dans notre offre 4 engagements et 33 actions sur le volet sociétal et territoire de notre démarche RSE.

Engagement 1 : Accompagner et encourager la mobilité

Accompagner le changement de comportements des usagers est un levier clé pour assurer la transition d'un territoire vers des pratiques de mobilités durables. Dans notre offre, cela se traduit par **22 actions pour 5 objectifs principaux** :

Proposer une offre multiservices/ multimodes accessibles tous publics

- 01 Une offre de transports réguliers renforcée sur les axes forts et les zones plus denses de population ;
- 02 Une offre de transport à la demande TAD pour les zones moins denses du territoire ;
- 03 Un service de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap : Handi TAC ;
- 04 Un maillage territorial en faveur des modes actifs, notamment pour les courtes distances, en

recherchant les complémentarités avec le réseau régulier de transport collectif :

- Location de vélos à assistance électrique longue durée (cibles actifs, publics en insertion professionnelle ou en recherche d'emploi et tous publics) ;
- En option, la location de vélos en libre-service et de trottinettes en libre-service à Annemasse (cibles actifs et occasionnels) ;
- Information et liens avec les outils et services d'autopartage ou de covoiturage présents sur le territoire ;
- 05 Un réseau en correspondance avec les offres TER, Lemans Express, Tram et les réseaux frontaliers du Pôle Métropolitain du Genevois Français ;
- 06 Les solutions de mobilité partagée complémentaires qui pourront être testées dans le cadre du LAB TAC (en option) .

Assurer la promotion des services sur l'ensemble du territoire

07 Une présence forte sur le terrain, au plus proche des habitants avec notre boutique mobile : 16 actions par an sur l'ensemble du territoire, dans les entreprises, les centres commerciaux, les mairies des communes ou lors de manifestations locales ;

08 La promotion du développement de la pratique du vélo, de la trottinette et des solutions de transports partagées, notamment lors de la Semaine européenne de la mobilité ;

09 L'accompagnement des entreprises dans la gestion de la mobilité de leurs salariés : par le biais des PDM ou en allant à la rencontre des salariés pour leur présenter l'ensemble des services de mobilité présents sur le territoire et trouver la solution la plus adaptée à leur cas personnel ;

10 Des « ateliers mobilités », par cible, pour faire découvrir le réseau et lever les freins à l'usage :

- Pour les seniors, en partenariat avec des clubs de 3^{ème} âge et les CCAS ;
- Pour les publics en situation de fragilité (en situation de handicap, d'insertion professionnelle) pour les accompagner vers une mobilité durable, autonome et responsable.

11 Des offres d'essais pour tester et découvrir gratuitement le réseau (lors des ateliers mobilité ou des actions « boutique mobile ») ;

12 Le programme de fidélisation « TAC fidélité » qui permet à nos abonnés de bénéficier de remises chez des commerçants partenaires ;

13 La formations des agents de Pôle Emploi, des CCAS et des agents d'accueil des mairies des communes à l'offre TAC et au fonctionnement des services, pour assurer un 1er niveau d'information directe à la population ;

14 La sensibilisation des habitants à l'utilisation des services de transports alternatifs à la voiture individuelle, notamment par des actions d'information/ communication ;

15 Une présence sur le territoire, associant le réseau TAC à des événements pour le rendre visible et intégré à la vie locale : actions de partenariat pour mettre en avant un événement culturel ou sportif local, partenariat avec des clubs, des associations sportives, des associations de quartiers...

Faciliter l'accès aux services

16 Une information multicanale, disponible 24h/24 :

• Digitale :

- Site internet, intégrant la liste des arrêts accessibles aux personnes en situation de handicap ;
- Application mobile multimodes ;
- Outils conformes aux normes RGAA.

• Humaine :

- Maison de la Mobilité et du Tourisme ;
- Boutique mobile ;
- Centrale d'appel téléphonique (de 7h à 18h du lundi au vendredi).

• **Dans les véhicules** : annonces sonores et écrans TFT dans les véhicules articulés

17 Une distribution multicanale :

• **Digitale** : e-boutique, DAT aux stations Tango et application m-ticket ;

• **Humaine** : agence commerciale MMT et dépositaires.

18 Une tarification adaptée à tous les publics, avec notamment la mise en place fin 2019 d'une tarification sociale et solidaire et des abonnements spécifiques pour les scolaires, les moins de 26 ans et les plus de 65 ans.

19 La prise en compte des dispositions sanitaires : gel hydroalcoolique à disposition dans les véhicules et à la MMT, nettoyages et désinfection quotidienne des véhicules.

Un service de qualité, au niveau des attentes de l'agglomération, pour attirer et fidéliser

(cf chapitre B35)

20 Des engagements en matière de ponctualité ;

21 Des engagements de propreté des véhicules, de la MMT et des points d'arrêts ;

22 Des engagements de sécurité du réseau.

Engagement 2 : une attention particulière pour les personnes en situation de handicap

Notre projet appréhende la situation de handicap dans sa globalité :

01 A travers des équipements adaptés mis en place par Annemasse Agglo :

- Accessibilité des véhicules aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, avec la mise en place de portes doubles pour les lignes régulières ;
- A minima, 10% de siège réservés aux personnes à mobilité réduite dans les bus ;
- Accessibilité de la MMT.

02 A travers la qualité de nos prestations :

- Sensibiliser et former les agents en contact avec le public, à l'accueil et la prise en compte des

personnes en situation de handicap (notamment avec l'AFP France Handicap 74). Nous organisons des formations « Gestes et Postures » et « accueil PMR » tous les ans pour nos salariés.

- Recueillir les avis des usagers dans le cadre de l'enquête de satisfaction annuelle ;
- Participer à la Commission Accessibilité sur le territoire.
- Des contacts réguliers (a minima mensuels) avec les acteurs locaux de l'inclusion et du handicap (cf. chapitre B13)

Engagement 3 : faire de la sécurité des usagers un élément crucial

L'insécurité est un des freins à l'usage des transports collectifs. Notre offre intègre les actions suivantes pour réduire ce risque et rassurer les clients :

01 Renforcer le sentiment de sécurité des usagers

- Par une présence accrue d'agents de contrôle fraude sur le réseau (cf. chapitre B24) ;
- Par un partenariat avec les Polices Nationales et Municipales.

02 Prévenir les situations conflictuelles par la formation des agents de conduite et de terrain ;

03 Réaliser des opérations de communication et d'information sur le civisme et la sécurité ;

04 Renforcer le sentiment de sécurité sanitaire dans les véhicules :

- Par la mise à disposition de gel hydroalcoolique dans les véhicules ;
- Par le nettoyage et la désinfection quotidienne des véhicules et rames.

05 Proposer des équipements de protection pour les usagers du service de location de vélos longue durée (casque et antivol inclus).

Pour aller + loin : L'application WIP (Walk In Peace)

L'appli WIP encourage les voyageurs à être solidaires dans les transports publics en venant en aide aux personnes à mobilité réduite ou à toute personne en situation de danger ou d'inconfort. L'application comporte deux services :

- **Un volet préventif** : informer les autres usagers d'un trajet pour trouver un copiéton ;
- **Un volet curatif** : déclenchement d'une alarme sur le téléphone (flash + son) et d'une alerte temps réel à une patrouille d'intervention. L'alerte est envoyée par une simple double pression sur l'un des boutons du smartphone. L'envoi peut être fait « à l'aveugle », dans une poche ou un sac, sans être vu par l'agresseur.

Non intégrée dans notre offre, son coût est approximativement de 9K€/an.



Engagement 4 : s'impliquer dans le dynamisme local

L'ancrage territorial est une composante essentielle de l'identité de TP2A. Dans tous les domaines qui gravitent autour de la gestion du réseau (techniques, marketing, technologiques, sociaux, sociétaux...), nous plébiscitons des partenariats avec les parties prenantes des territoires. Dans notre offre, cette implication se traduit par les actions suivantes :

Le partenariat avec les établissements scolaires

Le réseau TAC est fréquenté à environ 45% par des scolaires. Les arrêts desservant les établissements peuvent constituer des « points de friction » aux horaires de sortie. TP2A met en place un partenariat avec chacun des établissements secondaires. A titre d'exemple, pour la rentrée scolaire 2021, nous avons réalisé, les interventions ci-dessous, pour un total de 720 élèves touchés :

- 02/09 : Collège Michel Servet / Intervention Sensibilisation Fraude ;
- 03/09 : Collège Jacques Prévert / Intervention Sensibilisation Fraude ;
- 28/09 : Lycée des Glières / Intervention Sensibilisation Fraude ;
- 14/10 : Ecole élémentaire Saint-François & Ecole élémentaire du Centre / Intervention Sensibilisation scolaire ;
- 18/10 & 19/10 : Lycée des Glières / Intervention Sensibilisation scolaire ;
- 16/11 : Ecole élémentaire de la Fraternité à Ambilly / Intervention Sensibilisation scolaire.

Le personnel des établissements scolaires est systématiquement associé aux opérations de contrôle et prévention que nous menons aux abords de leur établissement. Enfin, nous prenons régulièrement des stagiaires des établissements de l'agglomération (lycée des Glières et lycée Jean Monnet).

Le partenariat avec le réseau associatif

Notre service marketing est en contact direct avec le service de cohésion sociale de la ville d'Annemasse et les services CCAS de l'agglomération. Chaque année, nous leur mettons à disposition des titres de transport pour leurs bénéficiaires.

A titre d'exemple, en 2021, nous avons listé 22 associations (conjointement avec le service cohésion sociale) et avons transmis un total de 600 titres de transport pour Emmaüs, Les Restos du cœur, La Croix Rouge, Les brigades vertes, Ariès CHR, AIDES, Accueil

de jour l'Escal, Dispositif Tremplin (GRETA), Secours Catholique, Mission locale genevois 74, ADOMA, Maison Coluche.

A la demande de nos partenaires, nous pouvons être partie prenante des événements organisés par les associations. Le 4 décembre 2021, nous avons ainsi mis en place une navette pour le Noël de la Croix Rouge. Nous avons transporté les enfants et leurs familles entre Ville-la-Grand et le cirque de la Croix Rouge.



Nous proposons également le don d'objets trouvés à des associations locales : nous souhaitons engager un partenariat avec la Communauté Emmaüs et/ou la Croix Rouge Française pour donner une nouvelle vie aux objets trouvés sur le réseau TAC (passé les délais de réclamation).

La promotion de la culture et du sport

TAC est partenaire d'événements locaux et associe l'image du réseau à des manifestations d'intérêts sur le territoire. A titre d'exemple, TP2A est sponsor du festival « Lemn Blues » et propose des renforts d'offre sur la Tango afin de favoriser l'usage des TC pour s'y rendre.





Le soutien à l'enseignement et la recherche

Depuis fin 2021, RATP Dev est mécène de la chaire de la mobilité de l'Université Savoie Mont Blanc. L'université Savoie Mont Blanc implante en effet une nouvelle chaire de la mobilité à Annemasse, à partir de 2022. Nous souhaitons soutenir ce projet notamment par :

- La mise à disposition des données du réseau TAC ou du réseau TPG pour des analyses ;
- L'implication d'étudiants dans les travaux de recherche de l'Observatoire de la mobilité du LAB TAC (cf. pièce B14) ;
- La fourniture de stage ou de projets de recherche chez TP2A ou les autres filiales RATP Dev implantées en Savoie et Haute-Savoie.

Des partenariats avec des structures ou associations à vocation sociale

TP2A et TAC entretiennent un partenariat fort avec les structures du territoire, parmi lesquelles :

> L'Association Trait d'Union

Dans le cadre d'une convention pour l'insertion/accompagnement professionnel de personnes en situation compliquée (barrière de la langue, reconversion professionnelle...), nous offrons des missions ponctuelles, à temps partiel ou temps plein, avec la possibilité d'un recrutement en CDI. Nous avons ainsi recruté des profils sur des postes de médiation ou d'exploitation.

Depuis 2021, nous faisons également appel à Trait d'Union pour des prestations régulières de médiation à la sortie des collèges (3 agents par jour ouvré de 16h à 18h).

> La Mission locale

Le parrainage de Jeunes : Naoil M'Dioui, notre chargée de mission RH et Amélie Le Fauconnier sont « marraines » de jeunes avec la Mission locale.

Les objectifs sont d'accompagner un jeune dans son parcours professionnel et sa recherche d'emploi, de le conseiller et l'assister par des simulations d'entretiens ou pour la rédaction de son Curriculum Vitae ou de sa lettre de motivation.

La Garantie Jeunes : cette opération consiste à accompagner des jeunes identifiés par la Mission Locale, notamment via :

- Une présentation de l'entreprise, du secteur d'activité, des différents métiers ;
- L'accompagnement dans la construction d'un projet. Les profils accompagnés sont des jeunes en difficulté scolaire ou professionnelle. Leur besoin d'accompagnement est très important pour notamment faire en sorte qu'ils s'impliquent le plus possible dans la construction de leur avenir.
- L'embauche de jeunes en contrat aidés. En 2021, nous avons intégré un jeune sur un poste de médiation et un second au service marketing.

> Le Club RH du bassin Genevois et l'ADEL

TP2A est membre actif de ces 2 structures. Animées par la MED, elles permettent des rencontres entre des employeurs rencontrant les mêmes difficultés (mobilité, recrutement, fidélisation...).

> TP2A, Jury de l'opération « entreprise apprenante »

TP2A a obtenu le label « Entreprise apprenante » en 2019. A ce titre, nous faisons partie du jury dans le cadre de l'obtention de ce label.

> Pôle Emploi

TAC entretient un partenariat avec Pôle Emploi, notamment via :

- La formation de ses agents pour leur permettre de conseiller les demandeurs d'emploi sur les sujets de mobilité ;
- L'opération « retour à l'emploi », avec le 1^{er} mois de transport gratuit sur le réseau TAC.



Jetullah MIFTARI est arrivé chez TP2A, le 02.03.2019, dans le cadre du partenariat avec Trait d'Union, sur un poste « agent technique/terrain ». Il a effectué diverses missions : mise à jour des informations sur le réseau TAC (points d'arrêts, affichage...) et à la MMT (affichage, installation de stand marketing), renfort en exploitation, petits travaux (montage de meubles...).

En mars 2020, nous avons recruté Jetullah en CDI à temps complet, sur le poste d'agent

exploitation (sous le management du référent qualité puis de l'Administratrice Billettique) sur les missions suivantes : gestion des DAT, bornes à quai et bornes vélos, nettoyage des équipements, gestion des points d'arrêts et divers travaux.

Jetullah a suivi différentes formations, parmi lesquelles : billettique, ISST, habilitation électrique de 1^{er} niveau, sensibilisation à l'accueil des personnes en situation de handicap, Dev Touch.



DOSSIER C

C2 MÉMOIRE FINANCIER

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DES SERVICES DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE
D'ANNEMASSE-LES-VOIRONS AGGLOMÉRATION



Sommaire

Présentation de notre offre financière	3
Les unités d'œuvre	4
Détail des charges d'exploitation	5
Recettes prévisionnelles : estimation et justification	14
Programme prévisionnel d'investissement et de financement	18
Impôts et taxes	25
Individualisation des éléments financiers relatifs au contrat	25



Présentation de notre offre financière

Notre offre s'appuie sur notre connaissance des données de terrain, allée à une exigence d'optimisation et de transparence.

Nous proposons en offre de base un coût pour Annemasse Agglo de 7 932K€ en moyenne par an. Ce coût (forfait de charges – recettes) augmente au rythme des évolutions d'offre en décembre 2023 et décembre 2025 comme suit :

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Moyenne
6 235 215	6 717 822	6 693 817	6 698 858	6 517 842	6 249 811	5 928 815	6 434 597

> Quelques indicateurs clés qui permettent d'apprécier notre offre financière :



Les unités d'œuvre

Les unités d'œuvres évoluent avec la mise en place des réseaux phase 2 et phase 3, à savoir au 1^{er} décembre 2023 et au 1^{er} décembre 2025. Nous avons retenu ces dates pour la mise en place des nouveaux réseaux et la valorisation de nos unités d'œuvres :

Offre 13/05/2022										
Synthèse		Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moyenne
Lignes régulières	kms commerciaux	1 261 080	1 494 146	1 503 774	1 646 492	1 646 492	1 646 492	1 646 492	10 844 969	1 549 281
	Kms HLP et techniques	213 371	274 560	276 136	304 679	304 679	304 679	304 679	1 982 783	283 255
	Kms Totaux	1 474 452	1 768 706	1 779 910	1 951 171	1 951 171	1 951 171	1 951 171	12 827 752	1 832 536
TAD	kms commerciaux	58 139	61 046	64 098	65 380	66 687	67 354	68 028	450 731	64 390
	Kms HLP et techniques	79 340	83 307	87 472	89 222	91 006	91 916	92 836	615 100	87 871
	Kms Totaux	137 479	144 353	151 570	154 602	157 694	159 271	160 863	1 065 831	152 262
TPMR	kms commerciaux	60 199	60 801	61 409	62 023	62 643	63 269	63 902	434 245	62 035
	Kms HLP et techniques	33 341	33 674	34 011	34 351	34 695	35 042	35 392	240 505	34 358
	Kms Totaux	93 539	94 475	95 420	96 374	97 338	98 311	99 294	674 750	96 393
Scolaires	kms commerciaux	28 316	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	208 723	29 818
	Kms HLP et techniques	21 742	23 433	23 433	23 433	23 433	23 433	23 433	162 338	23 191
	Kms Totaux	50 058	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	371 061	53 009
Total kilomètres		1 755 528	2 061 034	2 080 401	2 255 647	2 259 703	2 262 253	2 264 829	14 939 394	2 134 199
Dont km commerciaux réalisés en propre		1 289 564	1 407 493	1 416 509	1 508 027	1 509 818	1 511 041	1 512 276	10 154 728	1 450 675
Dont km totaux réalisés en propre		1 598 484	1 728 689	1 744 426	1 862 625	1 866 544	1 869 024	1 871 529	12 541 321	1 791 517
Bus standard		25	27	27	31	31	31	31		29
Midibus		0	0	0	2	2	2	2		1
Minibus		7	7	7	7	7	7	7		7
Autocar		6	6	6	6	6	6	6		6
Véhicule léger		6	6	6	6	6	6	6		6
Bus articulé		13	13	13	13	13	13	13		13
Parc total (en propre et SST) yc réserves		56	59	59	65	65	65	65		62
ETP conduite		80,5	83,3	83,9	87,3	87,2	86,9	86,9		85,1
ETP Conduite Lignes régulières		73	76	77	80	80	80	80		78
ETP Conduite TAD		2	2	3	3	3	3	3		3
ETP Conduite TPMR		5	5	5	5	5	4	4		5
ETP Conduite Circuits Scolaires		0	0	0	0	0	0	0		0
ETP maintenance		6	6	6	6	6	6	6		6
ETP autres		34	34	35	35	35	35	35		35
ETP totaux en propre		121,0	123,7	124,7	128,4	128,5	128,3	128,2		126,1

Les coûts unitaires retenues dans l'annexe 12 sont explicités dans le paragraphe «Détail des charges».

Détail des charges d'exploitation

Tous les chiffres présentés ci-dessous sont en €HT décembre 2021, conformément aux attentes exprimées dans le cahier des charges. Notre compte d'exploitation prévisionnel fait ressortir la répartition des charges suivantes :

- Le principal poste de coût est le personnel (56%) ;
- Coûts de roulage (12.3%) ;
- Sous-traitance (9.8%).

Les Frais de personnel

> Evolution des salariés en équivalent temps plein (ETP) en propre

Personnel de conduite	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7
ETP Conduite Lignes régulières	73,33	76,09	76,72	80,10	80,02	79,81	79,76
ETP Conduite TAD	2,30	2,40	2,54	2,57	2,62	2,64	2,66
ETP Conduite TPMR	4,91	4,77	4,67	4,59	4,53	4,49	4,46
ETP Conduite Circuits Scolaires							
ETP Conduite Total	80,55	83,26	83,93	87,26	87,17	86,94	86,88

Autres personnel	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7
ETP Mouvement et régulation	10,75	10,75	10,50	9,75	9,75	9,75	9,75
Opérateurs	4,75	4,75	4,75	4,75	4,75	4,75	4,75
Agents de maîtrise	6,00	6,00	5,75	5,00	5,00	5,00	5,00
ETP Relation clientèle	6,85	6,85	6,85	7,00	7,05	7,05	7,05
Contrôleurs	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Agents d'environnement ou d'ambiance	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
Agents commerciaux et d'information	2,60	2,60	2,60	2,75	2,80	2,80	2,80
ETP Maintenance	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Opérateurs	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Techniciens	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Cadre	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
ETP Maintenance vélos	1,10	1,10	1,10	1,63	1,80	1,80	1,80
ETP Administratif	13,75	13,75	14,33	14,75	14,75	14,75	14,75
Comptabilité	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Ressources humaines	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25
Marketing	8,30	8,30	8,88	9,30	9,30	9,30	9,30
Expert Méthodes (région)	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
Administratrice systèmes	1	1	1	1	1	1	1
Agent d'intervention terrain	1	1	1	1	1	1	1
ETP Direction	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
ETP Autre Personnel Total	40,45	40,45	40,78	41,13	41,35	41,35	41,35
Total personnel	121,00	123,71	124,71	128,39	128,52	128,29	128,23

Les ETP de conduite des lignes régulières évoluent avec le nombre d'heures à produire issues des graphicages/ habillages des offres à savoir : 103 218 heures en 2023, 107 844 heures en 2024, 108 148 en 2025 et 113 750 heures à compter de 2026.

Les ETP TAD/TPMR sont stables sur toute la durée du contrat avec 10 258 heures à produire chaque année.

Les services scolaires sont entièrement sous traités.

Les variations d'ETP se font en 2 temps :

Au démarrage de la nouvelle DSP en 2023 :

- Service vélo :
+0.4ETP à la maintenance ou nous passons de 0.7ETP à 1.1 ETP ;
Le front office vélo station : +0.3 ETP.
- Marketing :
Relations client / digital : +0.3 ETP ;
Agents commerciaux +0.3 ETP.

En 2025 et 2026 lors du changement de réseau :

- Les agents commerciaux et d'information pour la vélostation évoluent avec le renfort de 0.2ETP au 1^{er} avril 2026, en lien avec l'augmentation du parc vélo ;

- La maintenance vélo augmente également à la même date de 0.7ETP ;
- Le Marketing augmente au 1er juin 2025 de 1 ETP, pour accompagner le renfort de nos actions en marketing digital, events et relations clients.
- Les agents de maîtrise Mouvement et régulation diminuent d'1ETP en 2025 avec le départ à la retraite non remplacé du responsable d'exploitation adjoint.

Nous anticipons 17 départs en retraites au cours des sept ans. 88% des départs sont des conducteurs.

Le départ en retraite de l'agent de maîtrise mouvement et régulation en 2025 n'est pas remplacé et génère une économie de 81K€/an à compter de 2026.

Départ retraite	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Sur DSP
Conducteurs	(3,0)	(3)	(2)	-	(2)	-	(5)	(15)
Mouvement régulation Agents de maîtrise	-	-	(1)	-	-	(1)	-	(2)
Total Départ en retraite	(3)	(3)	(3)	-	(2)	(1)	(5)	(17)

> Hypothèses structurantes du chiffrage lié au personnel

L'ensemble de la masse salariale a été chiffrée à partir des hypothèses suivantes :

- Valeur du point 100 de 9.2512€ en 2021 conformément aux accords d'entreprise actuels ;
- Taux d'ancienneté en % conformément aux accords en vigueur ;
- Indemnité journalière de sécurité sociale de 44€ en moyenne ;
- Primes selon les accords en vigueur, à savoir la prime de résultat individuel, le 13eme mois prime de dimanche et JF, paniers, majoration après 22h, astreinte... ;
- Départ en retraite à 62 ans ;
- Indemnité retraite à hauteur de 1 journée par année d'ancienneté jusqu'à 10 ans d'ancienneté puis 3/4 de mois de 10 à 15 d'ancienneté, 1 mois ¼ de 15 à 20 ans ; 1 mois ¼ de 20 à 25 ans, 2 mois ¼ de 25 à 30 ans ; 2 mois ¾ au-delà de 30 ans d'ancienneté.

A noter que nous avons chiffré séparément :

- Une prime de fidélité de 25K€/an pour l'ensemble du personnel. Au regard du taux de turnover historique, nous avons décidé de compléter notre politique de fidélisation par la mise en place d'une prime de fidélité. Cette prime, est destinée à l'ensemble des salariés présents dans l'entreprise depuis plus de 2 ans (et ce toutes les 2 années d'ancienneté). Avec cette action complémentaire, nous ambitionnons de réduire le turnover de 5 points au cours de la DSP pour atteindre un taux de 25% sur la conduite
- La participation, en moyenne 19K€/an.
- Les frais pédagogiques de formations non pris en charge, en moyenne 20K€/an.

De l'intéressement sera versé aux salariés en parallèle de l'obtention d'un bonus qualité par TP2A. Le Bonus est estimé à 100K€/an dans notre offre, donnant lieu à un intéressement de 50K€/an (également chiffré dans notre offre).

> La productivité des conducteurs

Le temps de travail productif par conducteur et par an est déterminé selon des hypothèses d'absentéisme, temps de formation, heures de délégations, réunions... telles que chiffrées et présentées dans l'annexe 11-CEP onglet « Besoin Conducteur ».

Potentiel de production par conducteur (hors absences non rémunérées)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
En heure/ conducteur	1 422	1 431	1 423	1 433	1 435	1 439	1 440

Ce nombre d'heures tient compte notamment d'un absentéisme (hors longue maladie) très bas avec une évolution au cours du contrat de 5.30% en 2023 à 4.80% en 2029.

Cette évolution s'inscrit dans la continuité des engagements tenus au cours de la DSP actuelle, et témoigne de notre volonté d'améliorer la performance de façon continue.

Les temps de doublage sur ligne pour formation des nouveaux conducteurs, ont eux aussi été fortement réduits par rapport à ce qui est réalisé aujourd'hui. En effet, le système Hubup permet de réduire de 5 jours à 3 jours ces temps par nouveau conducteur.

Enfin, aux besoins en effectif conduite (déterminés en divisant les heures nécessaires à la production issues du graphicaage habillage par le potentiel d'heures de production par conducteur), nous ajoutons 0,75 ETP d'assurance.

> Le Turn Over Conducteur

Comme indiqué au chapitre B34, le Turn Over conducteur TP2A est un point majeur des contraintes d'exploitation mais aussi de l'évolution de la masse salariale. Pour prendre en compte cette réalité dans notre chiffrage, nous avons neutralisé l'évolution de l'ancienneté sur un nombre de conducteurs correspondant à 25% de turn over et selon la répartition ci-dessous :

Turn over conduite	Taux	Nb de conducteurs concernés	Majoration pour ancienneté fixe sur la DSP
Global	25%	22	
Départs avant 6 mois	14%	12	0%
Départs entre 6mois et 1 an	5%	4	3%
Départs entre 1 an et 3 ans	4%	3	8%
Départs après 10 ans	3%	2	15%

> Le taux de charge

Le taux de charge est calculé sur la base du taux constaté en 2021.

Le changement de régime fiscal de la DSP 2023-2029 par rapport à la précédente, avec le passage d'une contribution forfaitaire d'exploitation non soumise à TVA à un forfait de charge soumis à TVA entraîne la fin d'assujettissement de TP2A à la taxe sur les salaires dès 2023.

A titre indicatif, ce changement permet de gagner environ 220K€/an et environ 6.3% de taux de charge.

Conformément à législation en vigueur, le taux de charges patronales dépend de la rémunération individuelle de chaque employé. Il se décompose comme suit en fonction des catégories :

- Conducteurs : 40,96% ;
- Maintenance : 42,78% ;
- Exploitation : 38,82% ;
- Marketing/accueil : 38,67% ;
- Structure : 42,83%.

La décomposition est détaillée à l'annexe 23 du projet de contrat.

> Le personnel mis à disposition (PMAD)

Nous avons valorisé 3.65 PMAD (ils sont intégrés aux ETP présentés au point 1.2.1) qui occuperont les postes de :

- Directeur de filiale 1 ETP ;
- Directeur d'exploitation 1 ETP ;
- Responsable marketing 1 ETP ;
- Responsable méthode région mis à disposition de TP2A : 0.4 ETP ;
- Responsable ressources humaines région mise à disposition de TP2A : 0.25 ETP.

Le coût annuel global de ces PMAD est de 437.7K€ et comprend le salaire brut, les charges sociales et patronales, les notes de frais, une quote part de monétisation des RTT, les primes d'astreinte et autres primes et enfin, les voitures de fonction du directeur de filiale et du directeur d'exploitation.

Les Charges variables liées aux véhicules

> Coût du carburant

Le prix du gazole retenu est 1,15€/litre avant remboursement TICPE correspondant à la moyenne 2021 du prix à la cuve constatée par TP2A.

Le montant de remboursement partiel de la TICPE retenu est de 21,29 ct/L, conformément aux données des 4 trimestres de 2021. Ces éléments nous font retenir un coût de gazole net de TICPE à 0,9371€ par litre.

Le prix du GNV retenu est de 1,03€/Kg correspondant à la moyenne 2021. Dans le cas où Annemasse Agglo aurait négocié un tarif différent de notre estimation, nous ajusterons notre offre en conséquence

Le prix de l'électricité retenu dans notre offre est de 0,15€ / kWh.

Nous n'avons pas appliqué d'inflation à ces coûts dans le temps en partant du principe qu'un surcoût éventuel futur serait couvert par la formule d'indexation.

> Consommation énergétique

Les hypothèses de consommation de carburant de notre flotte de véhicules sont les suivantes :

Conso carburant		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
GO (L/100)	Articulé Gazole	60,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0	59,0
	Standard Gazole	41,5	40,8	40,8	40,8	40,8		
	TAD Gazole	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4
	TPMR Gazole	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4
GNV (Kg/100)	Articulé GNV	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0
	Standard GNV	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Electricité (kWh/100)	Standard élec	130,0	130,0	130,0	130,0	130,0	130,0	130,0
	TAD élec	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
	TPMR élec	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5
	VL élec	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2

Ces chiffres impliquent une réduction de consommation de carburant dès la deuxième année grâce à la mise en place de mesures favorisant l'écoconduite en 1^{ère} année.

> Les coûts de roulage

Les coûts de roulage de notre offre présentent les ratios kilométriques suivants :

Coûts unitaires de roulage au kilomètre total (com + HLP + technique) (année 1)	Bus standards GO	Bus standards BioGNV	Bus standards électrique	Bus articulés GO	Bus articulés GNV	Minibus TAD GO	Minibus TAD électrique	Mini-bus TPMR GO	Minibus TPMR électrique
Coût unitaire de roulage global	0,7571		0,4916	1.0240		0,3480	0,2729	0,3710	0,2766
Carburant (GO, GNV, élec)	0,3889		0,1950	0,5623		0,1081	0,0450	0,1311	0,0488
Lubrifiants	0,0060		0,0010	0,0090		0,0030	0,0010	0,0030	0,0010
Pneu	0,0186		0,0270	0,0291		0,0133	0,0133	0,0133	0,0133
Pièces	0,1200		0,0600	0,1800		0,0500	0,0400	0,0500	0,0400
Entretien sous-traité	0,0800		0,0650	0,1000		0,0300	0,0300	0,0300	0,0300
Main d'œuvre atelier	0,1436		0,1436	0,1436		0,1436	0,1436	0,1430	0,1436

Coûts unitaires de roulage au kilomètre total (com + HLP + technique) (années 2 à 7)	Bus standards GO	Bus standards BioGNV	Bus standards électrique	Bus articulés GO	Bus articulés GNV	Minibus TAD GO	Minibus TAD électrique	Mini-bus TPMR GO	Minibus TPMR électrique
Coût unitaire de roulage global	0,7417	0,5838	0,4768	1.0149	0.7794	0,3333	0,2581	0,3562	0,2619
Carburant (GO, GNV, élec)	0,3823	0,4120	0,1950	0,5529	0,5768	0,1081	0,0450	0,1311	0,0488
Lubrifiants	0,0060	0,0060	0,0010	0,0090	0,0090	0,0030	0,0010	0,0030	0,0010
Pneu	0,0186	0,0186	0,0270	0,0291	0,0291	0,0133	0,0133	0,0133	0,0133
Pièces	0,1229	0,0142	0,0600	0,1850	0,0278	0,0500	0,0400	0,0500	0,0400
Entretien sous-traité	0,0829	0,0042	0,0650	0,1100	0,0078	0,0300	0,0300	0,0300	0,0300
Main d'œuvre atelier	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288	0,1288

Les charges fixes liées aux véhicules

> Assurances

Ce poste correspond à l'assurance RC Auto qui est obligatoire et couvre les dommages causés par notre flotte de véhicules. Elle est composée d'une prime d'assurance, de taxes, de la cotisation au fonds de garantie automobile et des commissions et honoraires de nos courtiers. A travers ces coûts, nous limitons notre exposition aux risques puisqu'aucune franchise ne nous est applicable en cas de dommage. Ce chiffre est directement impacté par la crise liée à la Covid-19, celle-ci ayant tendu le marché d'assurances, et plus particulièrement celui lié aux transports de voyageurs, avec notamment une aggravation des conditions financières. Le coût d'assurance est ainsi de :

- 2 194 €/an par bus standard ou articulé ;
- 526€/an et par véhicules TAD, TPMR, VL.

> Lavage - Nettoyage

Selon, les coûts actuels des prestataires locaux et la mise en concurrence opérée par TP2A, nous obtenons les coûts de

nettoyages par véhicule et par an de :

- Articulés : 2886€ ;
- Standards : 1982€ ;
- TAD : 865€ / TPMR : 961€ ;
- VL : 376€.

A ces coûts unitaires s'ajoutent des prestations pour l'ensemble de la flotte :

- Désinfection les samedis et dimanches : 6336€/an ;
- Recharge en gel hydroalcoolique : 13 728€ /an ;
- Renfort nettoyage Covid : 19 608€/an.

> Contrôle technique

- 212€/an par bus standard ou articulé, intégrant 5% de contre-visite
- 75€/an et par véhicules TAD ;
- 174€/an par véhicule TPMR ;
- 37.5€/an par VL.

Les charges de Sous-traitance

Un des principaux leviers de l'amélioration de la performance financière de notre offre repose sur notre stratégie de sous-traitance.

Nous proposons de sous-traiter à la SAT une partie des services urbains afin de ne pas devoir aménager l'atelier de Ville-la-Grand et de ne pas avoir recours au second dépôt du P+R Jean Monnet. Cela se traduit par une économie importante pour Annemasse Agglo.

Comme lors de la DSP 2015-2022, nous sous traitons à la SAT l'intégralité des services spéciaux scolaires.

Enfin, nous sous-traitons à des taxis les lignes TAD A et Chal'Express des services de transports à la demande.

Ainsi, nous avons prévu de sous-traiter 14% de notre offre de transport commerciale régulière Bus, soit 15.4% des kilomètres totaux bus. Ces services seront réalisés avec les bus mis à disposition par Annemasse Agglo. En parallèle, nous sous-traiterons intégralement à des taxis 2 lignes de TAD, Etrembières et Chal'Express.

SAT Annemasse, services urbains réguliers	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Kilomètres totaux	100 873	272 426	275 735	332 647	332 647	332 647	332 647	1 979 624
Kilomètres commerciaux	83 741	202 081	206 033	258 994	258 994	258 994	258 994	1 527 830
Coût sous-traitance - €	297 383€	727 775€	737 797 €	919 624 €	919 624 €	925 499 €	925 138 €	5 452 839 €
Coût total / Km	2,95 €	2,67 €	2,68 €	2,76 €	2,76 €	2,78 €	2,78 €	2,75€

SAT Annemasse, services spéciaux scolaires	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Kilomètres totaux	50 058	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	53 501	371 061
Kilomètres commerciaux	28 316	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	30 068	208 723
Coût sous-traitance - €	254 199 €	248 707€	248 898 €	250 499 €	250 499 €	250 499 €	250 499 €	1 753 800 €
Coût total / Km	5,08 €	4,65 €	4,65 €	4,68 €	4,68 €	4,68 €	4,68 €	4,73 €

Taxis, TAD	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Kilomètres totaux	6 112	6 418	6 739	6 874	7 011	7 081	7 152	47 387
Kilomètres commerciaux	6 112	6 418	6 739	6 874	7 011	7 081	7 152	47 387
Coût sous-traitance - €	16 098 €	16 902 €	17 747 €	18 102 €	18 464 €	18 649 €	18 836 €	124 799 €
Coût total / Km	2,63 €	2,63 €	2,63 €	2,63 €	2,63 €	2,63 €	2,63 €	2,63 €

Les Frais commerciaux et de marketing

> La centrale de mobilité/outils digitaux

Ce poste se compose des coûts de :

- L'Application Mobile Instant System 57,5K€ ;
- La mise à jour du site internet : 11,7K€/an ;
- La réservation et la planification TAD/TPMR via le logiciel XE, associée à la centrale de mobilité coûte 75K€ par an en moyenne.

> Les grandes campagnes

Il s'agit de la campagne de communication pour le réseau 2025, le montant de cette campagne est de 20K€ en 2025.

> Les Plan de Mobilité entreprises (PDM)

L'animation des PDM est évaluée à 12K€/an dans notre offre. A cette prestation s'ajoute la mise à disposition par les TPG de l'outil Mobility Box. Cette mise à disposition n'est pas chiffrée en tant que telle dans notre offre puisqu'incluse dans les frais d'assistance technique des TPG.

> La communication commerciale

Ce poste dont le montant s'élève en moyenne à 192,8K€/an et intègre :

- L'information voyageur pour 51,6K€ en moyenne par an ;
- La fidélisation pour 12,7K€/an, dont principalement l'outil CRM Sendiblu (7.7K€/an) et l'outil Progress (suivi contact client) pour 3K€/an ;
- La conquête pour 62K€/an en moyenne dont en moyenne 47K€ de conquête digitale ;
- L'attractivité du réseau pour 23.7K€ en moyenne/an ;
- Les Services à la mobilité pour 21K€/an, dont 18.3K de logiciel distribution et vente « shop en ligne » et commissions associées.

> Les études et enquêtes

Le budget alloué aux enquêtes est de 10K€/an en moyenne. Trois types d'enquêtes sont réalisées : les enquêtes satisfaction (12K€ tous les 2 ans) et les enquêtes E-reputation pour 3K€/an.

> Divers

Les commissions dépositaires sont intégrées pour 8K€/an.

Une partie des contrôles fraudes seront sous-traités : aussi nous avons intégré dans notre chiffrage 750 heures de contrôleur SCAT, soit 48,7K€/an.

Les contrôles qualités «clients mystères» qui complètent nos contrôles internes s'élèvent à 15K€/an.

Les entretiens des systèmes et équipements

> Les équipements billettique

Ce poste s'élève à 67.2K€/an sur la durée de la DSP. Il est composé de :

- La maintenance Conduent : matériel pour 38K€/an et logiciel pour 25K€/an ;
- Le contrat Monétik pour l'automate de distribution de titres aux conducteurs pour 4.2K€/an.

> Les autres matériels embarqués

Ce poste s'élève à 33.1K€/an. Il est composé de :

- Abonnements Orange pour écrans SAEIV : 2.5K€/an ;
- SAEIV : données temps réel «enRoute» et «Concerto» : 12.6K€/an ;
- BIV Lumiplan + GSM GPRS : 18K€/an.

> L'informatique (logiciels et équipements)

Certains coûts d'informatique sont inclus dans l'assistance technique RATP Dev. Il s'agit des licences Sage X3 (logiciel compta), Kyriba (logiciel gestion de la trésorerie), Hastus, serveur (OS, CAL, Citrix, ...), les data access, le support informatique, les formations utilisateurs. Ces postes ne sont donc pas intégrés dans notre chiffrage.

La charge annuelle pour 117.9K€/an en moyenne, incluse dans notre chiffrage, intègre :

Logiciel / outil informatique mis à disposition		Coût annuel moyen	Investissement
Logiciel de suivi de la maintenance	Winatel	2,5	
Outil de data visualisation sur la fraude	Citio Fraud tracker	15,5	2,5
Outil de data visualisation sur les données d'exploitation	Citio Analytics	15,5	8,0
Boitiers de récupération et d'analyse des données véhicules	Stratio	9,0	10,0
Plateforme de stockage de données normée et sécurisée	Datalake	2,2	5,0
Module de suivi des recouvrements PV	Titan Fraude	1,0	10,8
Portail sécurisé de communication entre TP2A et Annemasse Agglo	Connect	2,2	
5 boitiers de formation sur ligne	Hub'up	3,3	5,0
Outil de main courante	Safetracker	6,0	
Application Conducteur connecté	Sesame	1,5	7,5
MS office O365		12,5	12,5
Server bipro quad core 64 Gb RAM		6,4	55,8
Telephones portables		2,4	
Cybersecurity (Antivirus, Proxy, Zscaler ZIA)		8,8	
Ordinateurs		5,7	10,5
Copieurs		23,5	
		117,9	127,6

> Les nouvelles Mobilités

Vélos et trottinettes longue durée :

BUDGET	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Taille de la flotte	150	150	150	250	252	253	253	
Run	40 473 €	27 083 €	27 433 €	36 913 €	37 668 €	37 383 €	37 383 €	244 336 €
Pièces détachées	15 000 €	15 000 €	15 000 €	22 500 €	25 200 €	25 300 €	25 300 €	143 300 €
Logiciel (Velogik)	8 633 €	5 333 €	5 333 €	5 333 €	5 333 €	5 333 €	5 333 €	40 631 €
Stockage, outillage et véhicules (fourgon + 2 vélos cargos)	14 666 €	6 750 €	6 750 €	6 750 €	6 750 €	6 750 €	6 750 €	55 166 €
Habillage des vélos	2 175 €	0 €	350 €	2 330 €	385 €	0 €	0 €	5 239 €

Les éléments fixes du réseau - hors personnel

> L'entretien et gardiennage : les charges sont réparties comme suit :

Entretien et gardiennage	Dépôt VLG	MMT	Total
Surveillance / alarmes	9 140	2 574	11 714
Nettoyage des locaux	32 313	9 253	41 565
Maintenance des équipements techniques	18 000	1 500	19 500
Maintenance des bâtiments et extérieurs	11 477		11 477
Gardiennage - Sécurité véhicules électriques (à partir de 12/2025)	80 000		80 000
Total	150 930	13 327	164 256

> Autres

Les autres postes sont détaillés dans le CEP et pèsent pour 85K€/an en moyenne. Ils concernent :

- Entretien, surveillance, alarmes, et assurance des consignes vélos Annemasse gare Sud (100 places), Nord (100places) et Moillesulaz (80 places) 6K€/an ;

- Entretien des sanitaires Terminus 20K€/an ;
- Maintenance des armoires électriques des stations Tramway 16K€/an, via un contrat de maintenance SPIE ;
- Electricité et eau 43K€/an.

Les Frais généraux

> Les assurances hors véhicules

Les assurances hors véhicules comprennent les éléments suivants :

- Protection de l'image, 0.6K€/an : Assistance en cas d'accident d'un de nos véhicules avec une prime d'assurance négocié pour l'ensemble des filiales de RATP Dev
- Fraude + Cyber 4.5K€/an : couverture des risques de fraude (détournement de fonds, etc.) et des pertes d'exploitation consécutives à une attaque informatique, avec une prime forfaitisée comme pour la protection de l'image.
- Honoraires 0.5K€/an : Visite de sites par la compagnie d'assurance pour sécuriser et améliorer la protection de ceux-ci.
- Assurance Responsabilité civile 4.6K€/an: pour couvrir les accidents hors circulation. Cette prime d'assurance est calculée en fonction du chiffre d'affaires, du type d'activité et des différents corps de métier de l'entreprise.
- Assurance RC Environnement 0.5K€/an : pour couvrir les risques de pollution liés à la cuve. Cette prime d'assurance est calculée en fonction du chiffre d'affaires, du nombre de sites et de la typologie de la cuve.
- Dommage aux biens 14K€ en 2023, puis 16K€ de 2024 à 2029 du fait de la revalorisation du dépôt post travaux. Cette assurance couvre les dommages subis par les biens mis à disposition par Annemasse Agglo et ceux de TP2A. Elle couvre en particulier les dégradations faites aux bus, qu'ils soient en circulation ou à l'arrêt. Cette prime est fonction de la valeur des biens à assurer et des types de constructions.

> L'assistance technique

Les frais d'assistance technique et les coûts transverses IT sont facturés à TP2A par RATP Dev et TPG sur la base d'un taux de 3,6% du chiffre d'affaires net du coût de sous-traitance transport.

Cette prestation représente en moyenne 322K€/an. Au travers des frais d'assistance technique, RATP Dev assurera un soutien à sa filiale pour garantir les éléments du contrat avec l'Autorité Délégante et permettre une bonne gestion et un contrôle suffisant sur les activités et des fonctions de soutien sur :

- La gestion des assurances ;
- L'assistance juridique ;
- La gestion des financements et de la trésorerie et l'ensemble du contrôle de gestion ;
- L'assistance ressources humaines ;

- La veille juridique et réglementaire et la définition des programmes de mise en conformité ;
- L'assistance financière de gestion (assistance sur le système d'information financier et de gestion, contrôle interne, conformité aux nouvelles normes...) ;
- Le déploiement de nouvelles technologies, d'outils marketing et de stratégie commerciale ;
- La démarche de qualité globale ;
- L'exploitation, la maintenance, les systèmes et la transition énergétique ;
- La gestion de contrat ;
- L'assistance lors de la période travaux tram (environ 150 jours.hommes).

Les domaines dans lesquels les TPG assureront des fonctions de soutien sont :

- La mise à disposition de la Mobility Box (PDM) ;
- La préparation des actions commerciales communes TPG/TP2A sur le réseau TAC (promotion des P+R, Semaine Européenne de la Mobilité, diverses actions d'information voyageurs).

En complément, les prestations de paie, de comptabilité auxiliaire fournisseur et banque sont réalisées par le Centre de Service Partagée RATP Dev situé à Mantes la Jolie. Cette solution permet aux équipes filiales de se recentrer sur les opérations comptables et financières à plus forte valeur ajoutée. Ces prestations sont facturées 72k€/an.

> Les honoraires

Les honoraires correspondent aux honoraires des commissaires aux comptes (9.5K€ annuel), aux honoraires juridiques (10K€ annuel) et aux honoraires de gestion de l'épargne salariale (1K€/an).

> Les autres frais généraux

Frais billettiques. Ce poste comporte :

- Les achats de carte Oura, 7.2K€/an à compter de 2024 : carte valable 5ans prix 1,8€. Estimation de 4000 cartes par an chiffré à compter de 2024 car le stock actuel est suffisant pour couvrir les besoins de 2023 ;
- Les consommables billetterie (rouleaux pupitres, cartouches...) pour 7K€/an ;
- Le TPG e ticket pour 6K€/an ;
- Les abonnements TPE 0.8K, sécurisation des flux bancaires sur DAT 5.5K, les abonnements paybox 2.2K, les abonnements cartes SIM 3G/4G 4.5K; pour un total de 12.5K€/an.

Frais bancaires : Il s'agit de la collecte de fond au dépôt (7.6K€/an), des collectes de fond sur les DAT (24K€/ an) et des divers frais bancaires (30K€/an).

La marge et aléas

Fort de notre engagement et de notre volonté de poursuivre notre partenariat avec Annemasse Agglo, nous avons consentis à faire de nouveaux efforts : nous n'avons pas considéré d'aléas dans notre chiffrage et la marge (avant IS) a été optimisée et limitée à 0.27% du forfait de charge en 2023; 1.27% en 2024, puis 1.60% en moyenne de 2025 à 2029. Notre marge avant IS représente 139K€ en moyenne.

Recettes prévisionnelles : estimation et justification

Ce qu'il faut retenir en ce qui concerne nos engagements de recettes :

- Un modèle sur-mesure qui garantit la fiabilité de nos prévisions ;
- Un changement de paradigme pour définir l'engagement de recettes ;
- Un effet TSS et crise sanitaire entièrement résorbé en 2023 ;
- Une nette progression de notre engagement fin DSP : **+59% en 2029 par rapport à 2023** soit un taux de croissance annuel moyen de 6,9%/an sur la durée du contrat ;
- **Plus de 4,2M de validations** sur le réseau TAC en fin de contrat.

La prise en compte du changement de paradigme d'engagement Zone 210

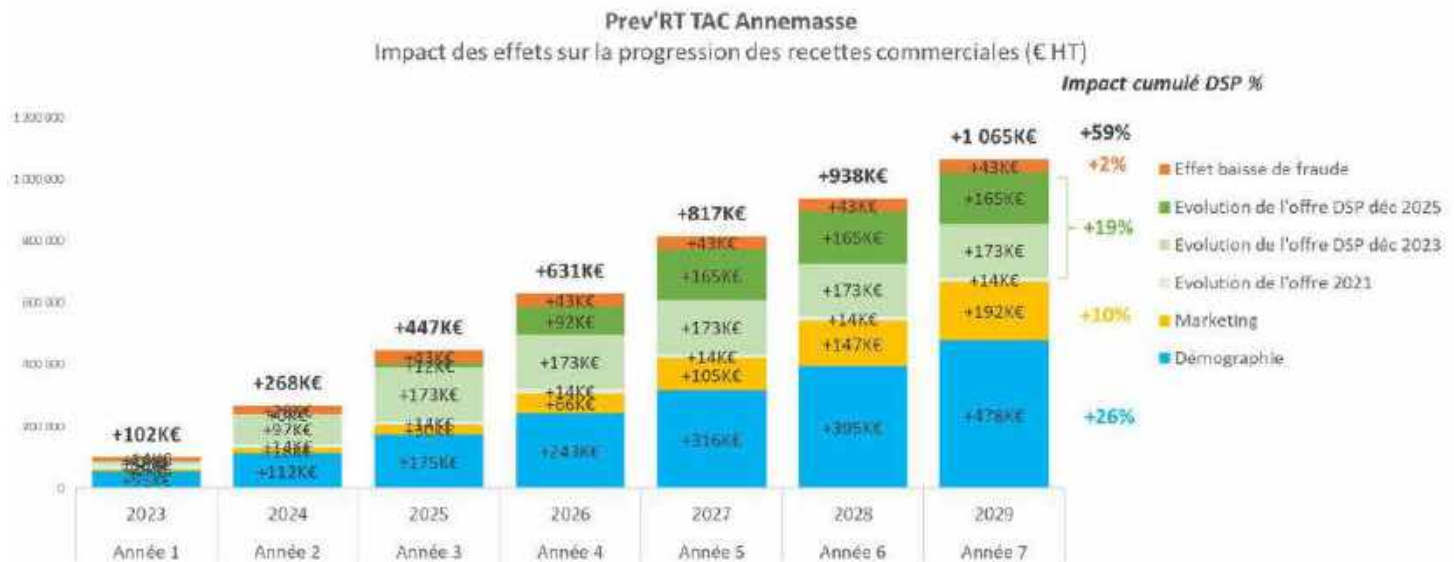
L'engagement de recettes de trafic présenté dans le cadre de notre offre est bien défini par l'adjonction des périmètres recettes TAC (zone locale gamme Annemasse Pass) et celui du périmètre de recettes transfrontalières (gamme Leman Pass), à laquelle est appliqué désormais une clé de répartition à **47,95%**.

NB : Suite au deuxième oral de négociation, nous avons bien pris en compte les prix bruts applicables et non les prix publics pour la définition de l'engagement de recettes. Le CEP recettes de l'offre finale a été mis en cohérence en conséquence.

Nos prévisions sur le périmètre TAC (gamme Annemasse Pass)

> Nos hypothèses et leurs impacts sur la croissance des recettes

Afin d'établir cette prévision, différentes hypothèses ont été retenues. L'impact de chacune d'elles sur l'évolution des recettes commerciales est détaillée dans l'histogramme ci-dessous :



Impact des évolutions de l'offre :

Nous estimons qu'il demeurera en 2023 un reliquat de l'effet évolution d'offre de la rentrée 2021. Ensuite, nous avons intégré à nos prévisions deux phases successives de hausses d'offre kilométrique au cours de la prochaine DSP.

Nous avons appliqué à ces hausses kilométriques une hypothèse d'élasticité de l'offre à **0,6** :

- Impact de la hausse de l'offre KCC à partir de décembre 2023 : **+11,4 %** ;
- Impact de la hausse de l'offre KCC à partir de décembre 2025 : **+9 %**.

L'ensemble de ces hausses kilométriques génèreront

+353 K€ de recettes TAC supplémentaires à horizon 2029 soit une hausse de **+19%** par rapport à 2022.

Impact de l'évolution démographique :

Notre hypothèse de croissance démographique se base sur l'évolution annuelle moyenne des données de recensement de population Insee constatée sur le territoire d'Annemasse Agglo au cours des dernières années soit **+3,0%** par an. Nous estimons que cette tendance devrait se poursuivre au cours de la prochaine DSP.

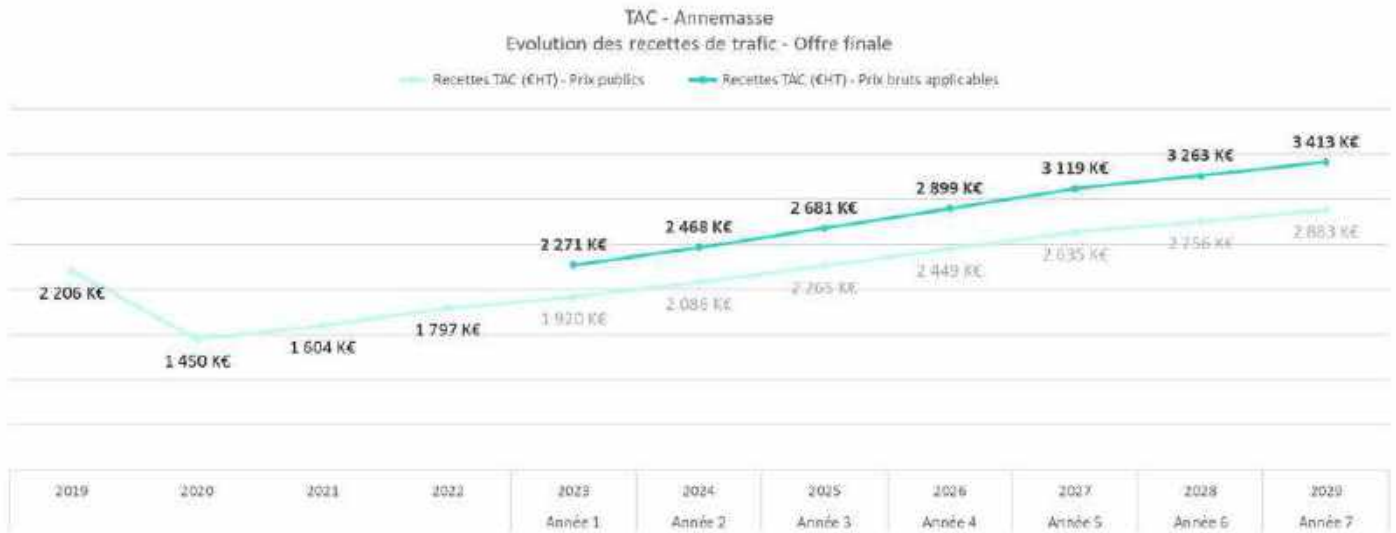
La croissance démographique générera **+478 K€** de recettes TAC supplémentaires à horizon 2029 soit une hausse de **+19%** par rapport à 2022

Impact de la politique marketing et commerciale :

Le programme de fidélisation et de conquête client prévu pour la prochaine DSP fait partie des axes forts de notre offre (cf pièce B21). Nous estimons que ces actions permettront de générer **+192 K€** de recettes TAC supplémentaires à horizon 2029 soit une hausse de **+10%** par rapport à 2022.

> Evolution des recettes TAC

- > Sur le périmètre du réseau TAC Annemasse, nous prévoyons, à l’horizon 2029, près de 4,2 millions de validations générant 3,413 M€ HT de recettes prix bruts applicables (2,883 M€ HT de recettes prix publics), soit une augmentation de près de 59% par rapport à 2023.
- > Le graphique ci-dessous détaille l’évolution prévisionnelle des recettes du périmètre TAC :



Nos prévisions sur le périmètre Transfrontalier (gamme Lemman Pass)

La nouvelle mécanique d’engagement de recettes de trafic nous amène à intégrer les données de recettes tout opérateurs Zone 210.

A partir de 2025 et jusqu’à la fin de la DSP, nous prévoyons une croissance annuelle moyenne de

- +2,7%/an ce qui est conforme aux tendances observées sur des réseaux matures à mode lourd.

> Nos hypothèses :

- Sur la base des données partagées par la communauté tarifaire via l’outil REPLEX, nous avons pu reconstituer les données de recettes pour la gamme tarifaire Lemman Pass pour les années 2020 et 2021 ;
- Tel que précisé lors de notre deuxième oral, le vif succès rencontré par le LEX nous amène à être plus ambitieux que la prévision projet de la communauté tarifaire sur les années 2023 et 2024 ;

Ainsi, sur le périmètre Transfrontalier, nous prévoyons, à l’horizon 2029 près de **5,3 M€ HT de recettes**, soit une augmentation de près de **65%** par rapport à 2023.

NB : Dans le cadre des recettes transfrontalières les montants prix publics et prix bruts applicables sont identiques.

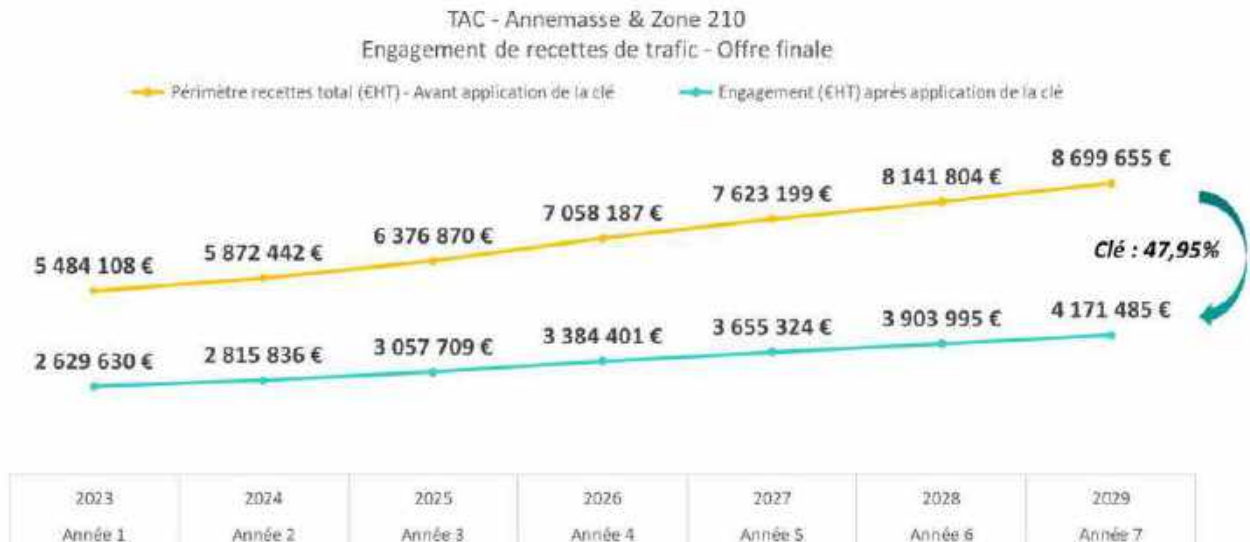


Définition de l'engagement de recettes TP2A

Une fois défini le périmètre de recettes Annemasse Pass & Lemman Pass sur la durée de la DSP, l'engagement de recettes est obtenu par multiplication de cet ensemble « Zone 210 » à la clé de répartition fixée à **47,95%**.

A l'horizon 2029, après application de la clé, notre engagement se portera près de 4,2 M€ HT, soit une augmentation de près de 59% par rapport à 2023.

Cet engagement s'entend avec une clé fixée à 47,95%. Il devra être revu lors de chaque évolution de celle-ci.



Les autres recettes

Les recettes des locations (vélos, trottinettes, consignes) sont déterminées selon les hypothèses présentées ci-dessous :

Location Longue Durée	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Taille de la flotte (VAE, vélos classiques, trottinettes, vélos spéciaux)	150	150	150	250	252	253	253	
Taux de location du parc / haute saison (4 mois)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Taux de location du parc / basse saison (3 mois)	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	
Taux de location du parc / saison intermédiaire (5 mois)	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	
Prix de vente mensuel moyen	37.86€	37.86€	37.86€	38.97€	38.97€	38.97€	38.97€	
Recettes VLD	44 863 €	44 863 €	44 863 €	76 972 €	77 588 €	77 896 €	77 896 €	444 938 €

Consignes vélos	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Recettes - Gare d'Annemasse	1 732 €	1 732 €	1 905 €	2 078 €	2 338 €	2 425 €	2 511 €	14 721 €
Recettes - Moillesulaz	944 €	944 €	1 133 €	1 274 €	1 322 €	1 369 €	1 416 €	8 402 €
Total recettes consignes	2 676 €	2 676 €	3 038 €	3 352 €	3 660 €	3 794 €	3 927 €	23 123 €

> Autres recettes

Les recettes de publicité sont estimées à 35K€/an et les recettes des PV fraude s'élèvent en moyenne à 42K€/an.

Les recettes totales

Recettes totales en €	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total	Moy.
Recettes de trafic	5 484 108	5 872 442	6 376 870	7 058 187	7 623 199	8 141 804	8 699 655	49 256 265	7 036 609
Recettes locations (vélos, trottinettes, consignes)	47 539	47 539	47 901	80 324	81 248	81 690	81 823	468 861	66 866
Reversements des recettes communauté tarifaire	-2 854 478	-3 056 606	-3 319 161	-3 673 786	-3 967 875	-4 237 809	-4 528 170	-25 637 886	-3 662 555
Autres recettes Ra	77 047	74 737	75 434	77 358	79 242	76 725	77 928	538 471	76 924
dont recettes de publicité	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	245 000	35 000
dont produit des PV	42 047	39 737	40 434	42 358	44 242	41 725	42 928	293 471	41 924
Engagement de recettes total OR	2 854 215	3 038 111	3 281 044	3 642 083	3 915 814	4 162 409	4 431 235	25 637 886	3 662 555

Programme prévisionnel d'investissement et de financement

L'attractivité de notre offre financière se traduit également par un PPI optimisé pour Annemasse Agglo. Ce dernier est constitué d'investissements diminués par rapport à l'offre de base (réduction du PPI de quasiment 7M€) tout en garantissant à Annemasse Agglo une orientation robuste vers la transition énergétique.

De même, le PPI Déléataire a été challengé et garantit sécurité et innovations au meilleur prix pour Annemasse Agglo.

Présentation du PPI à la charge du délégataire

Investissements TP2A en K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total
Véhicules 1 articulé d'occasion	87	-	-	-	-	-	-	87
Equipements aux arrêts	-	-	-	-	-	-	-	-
Informatique (logiciels et équipements)	128	-	-	-	-	-	-	128
Site internet	20	-	-	-	-	-	-	20
Rafraichissement véhicules articulés	-	68	-	-	-	-	-	68
Total	234	68	0	0	0	0	0	302

Les 128K€ d'investissements informatiques sont détaillés au chapitre du détail des charges.

Il est prévu une enveloppe pour le rafraichissement des véhicules articulés en début de contrat à hauteur de 68K€

> Hypothèses d'amortissement et VNC

La durée d'amortissement des biens et logiciels a été fixée sur la durée du contrat au maximum.

En effet, les biens étant classifiés en biens de reprise et non en biens de retour, nous faisons en sorte qu'ils soient complètement amortis sur la durée du contrat avec une VNC nulle en fin de contrat.

Amortissements des investissements	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Total
Véhicules	15 493	15493	15 493	15 493	15 493	9 037		86 500
Equipements aux arrêts								-
Informatique (logiciels et équipements)	18 239	18 239	18 239	18 239	18 239	18 239	18 239	127 673
Site internet	1 043	3 160	3 160	3 160	3 160	3 160	3 160	20 000
Rafraichissement véhicules articulés		13 520	13 520	13 520	13 520	13 520		67 600
Total	34 774	50 411	50 411	50 411	50 411	43 956	21 399	301 773

> Montant du BFR et frais financiers

Le BFR nécessaire à l'exploitation du contrat sera couvert en interne par le cash-pool RATP DEV. Concernant les frais financiers liés à l'investissement, nous avons retenu un taux de 0.4%.

Présentation du PPI à la charge d'Annemasse Agglo

Investissements Annemasse Agglo	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PPI DCE	Delta
Acquisition de bus	1 100	2 750	2 750	2 200	0	1 600	5 500	15 900	16 450	-550
Acquisition de véhicules TAD et de service	270	155	20	0	35	0	130	610	570	40
Gros entretiens et réparations véhicules	88	88	88	58	58	58	58	496	496	0
Equipements atelier	8	8	8	8	8	8	8	56	56	0
Aménagement voirie, équipements arrêts	215	585	215	215	215	215	215	1 875	1 505	370
Vélos et trottinettes longue durée	132	0	0	180	4	2	63	380	0	380
Aménagement dépôt et atelier transition énergétique	1 278	320	0	0	1 440	360	0	3 398	4 300	-902
Billetique	0	32	0	378	0	0	16	426	426	0
SAEIV liée à l'augmentation de la flotte et de l'offre + BIV	0	174	0	118	0	0	22	314	314	0
Provision pour entretien annuel du bâtiment	10	10	10	10	10	10	10	70	70	0
Aménagement P+R et BHNS	6 527	6 167	4 667	0	0	0	0	17 360	17 360	0
Total	9 628	10 288	7 758	3 167	1 770	2 253	6 021	40 885	41 547	-662

Par rapport au PPI présenté au DCE, nous prévoyons une économie de -662K€.

Cet écart provient d'éléments non prévus au PPI du DCE, parmi lesquels :

- vélos longue durée (380K€)
- Aménagements de voirie pour la vitesse commerciale de la ligne 6 (370K€)
- Acquisition de 2 minibus électriques à la place de 2 standards
- Aménagement du dépôt et de l'atelier

> Le PPI véhicules

Lignes régulières

Le besoin de véhicules en pointe pour les lignes régulières évolue au cours de la DSP. Les parcs TP2A et SAT sont adaptés pour garantir que tous les services sont assurés, avec un taux de réserve optimisé. Dans le détail, le parc bus évolue de la façon suivante de 2023 à 2029, pour accompagner les 2 extensions d'offre :

Nb bus par exploitation	01/2023 > 11/2023	12/2023 > 11/2025	12/2025 > 12/2029
TP2A	ART : 12	ART : 13	ART : 13
	STD : 23	STD : 18	STD : 20
Sous-total Bus TP2A	35	31	33
SAT	ART : 1	-	-
	STD : 2	STD : 9	STD : 11
	-	-	MINI : 2
Parc bus total	38	40	46

On peut noter que les 2 extensions sont réalisées avec l'ajout de bus standards :

- +2 bus STD pour passer de 25 à 27 en décembre 2023 ;
- +4 bus STD pour passer de 27 à 31 en décembre 2025.

Le passage de 12 à 13 bus articulés n'est pas une extension de l'offre mais issu de notre proposition de créer un parc de réserve pour les véhicules articulés, inexistant en début du marché. Ce véhicule de réserve est acheté pas TP2A en début du marché.

Par ailleurs, la répartition entre les véhicules exploités par TP2A et la SAT est basée sur le principe suivant :

- Au départ du marché, 3 bus sont confiés à la SAT ;
- En décembre 2023, un total de 9 véhicules y compris réserve sont exploités par la SAT ;
- Les véhicules plus âgés sont renouvelés au fur et à mesure de l'arrivée des bus électriques et bioGNV.

A partir de décembre 2025, 2 Minibus électriques sont exploités par la SAT et à partir de septembre 2029, 4 bus bioGNV sont affectés à la SAT.

Kilométrage moyen par véhicule

Le nombre de véhicules de réserve a été ajusté en fonction du besoin kilométrique total afin de garder un kilométrage moyen par véhicule cohérent :

Nb bus par exploitation	01/2023 > 11/2023	12/2023 > 11/2025	12/2025 > 12/2029
TP2A	ART : 34.400	ART : 40.500	ART : 42.800
	STD : 41.600	STD : 49.100	STD : 49.000
SAT	ART : 16.380	-	-
	STD : 27.500	STD : 29.100	STD : 23.500
			MINI : 37.000

PPI et âge moyen du parc

Le dimensionnement du parc est ajusté au besoin d'exploitation afin de garantir que l'intégralité des services sont assurés au quotidien tout au long de la DSP. Il faut garder à l'esprit que la structure du parc (quels types de bus, quelle énergie, nombre de réserves, pyramide des âges) est un contributeur majeur à l'efficacité économique et à l'impact environnemental du réseau TAC.

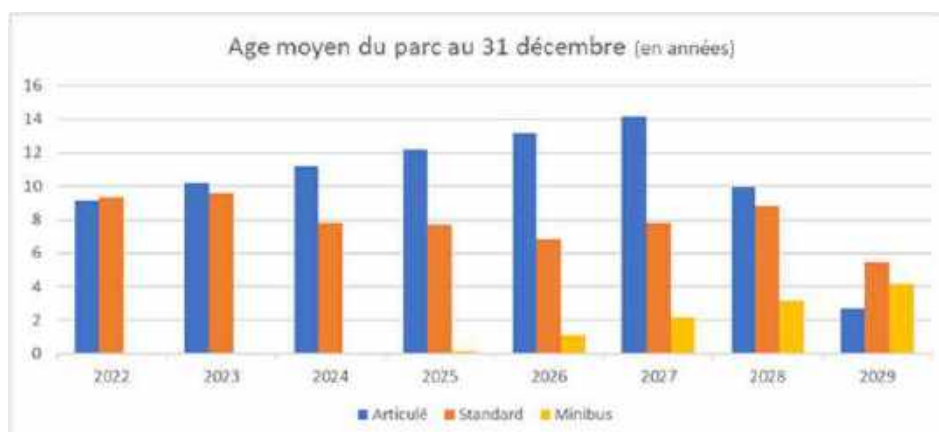
Le PPI proposé est le suivant :

Acquisition véh. en nbr	Total	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Bus Articulé bioGNV	11	-	-	-	-	-	4	7
Bus Standard bioGNV	9	-	-	-	-	-	-	9
Bus Standard ELEC	15	2	5	4	4	-	-	-
Minibus ELEC	2	-	-	2	-	-	-	-
TOTAL	37	2	5	6	4	-	4	16

Le renouvellement tardif des véhicules articulés entraîne une augmentation graduelle de l'âge moyen de ce parc, atteignant 14 ans en 2027. L'âge moyen des articulés diminue fortement ensuite avec l'arrivée des véhicules bioGNV à partir de 2028, pour atteindre environ 3 ans à fin 2029.

Pour les bus standards, l'âge moyen diminue à partir de 2024 avec la première extension. L'âge augmente légèrement entre 2026 et 2028 car il n'y a pas d'acquisition de nouveau bus. Ensuite, l'âge moyen repart à la baisse en 2029 grâce à l'arrivée des bus bioGNV.

En fin de DSP, l'âge moyen du parc urbain sera de 4,6 ans.



> Une transition énergétique vers le bioGNV et l'électrique

Le scénario de transition énergétique du DCE pour le dépôt de Ville la Grand est composé d'un mixte électrique - bioGNV. Dans un premier temps, le PPI proposé dans notre offre se base sur un renouvellement et une extension du parc avec des bus électriques.

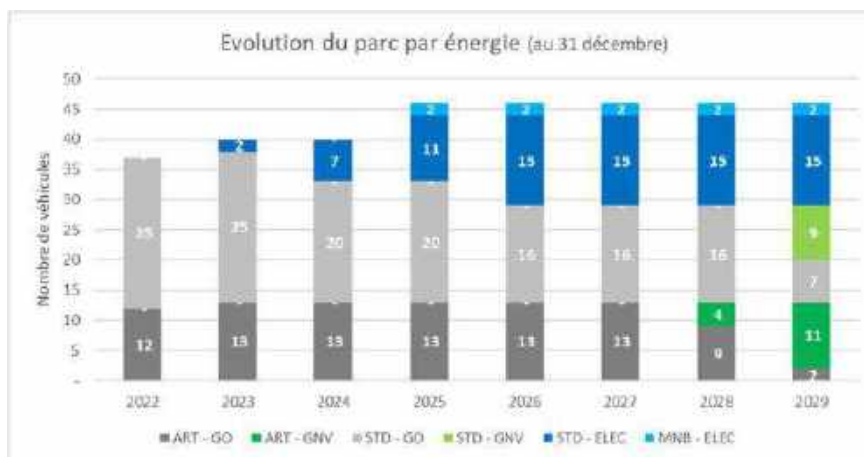
Annemasse Agglo a fait le choix de la filière bioGNV pour l'acquisition des nouveaux bus à partir de 2027 et 2029.

Dans le cas de l'évolution de la filière électrique d'ici 2027 (notamment pour les autonomies des bus articulés), nous pourrions accompagner Annemasse Agglo pour la mise en place des bus électriques.

En fin de DSP, la plupart du parc roulera soit à l'électricité soit au bioGNV avec uniquement les 2 bus articulés et 7 bus standards roulant au gasoil :

Nombre de véhicules au 31 décembre	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Bus Articulés	12	13	13	13	13	13	13	13
Gasoil	12	13	13	13	13	13	9	2
BioGNV	-	-	-	-	-	-	4	11
Bus Standards	25	27	27	31	31	31	31	31
Gasoil	25	25	20	20	16	16	16	7
BioGNV	-	-	-	-	-	-	-	9
Electrique	-	2	7	11	15	15	15	15
Minibus	-	-	-	2	2	2	2	2
Electrique	-	-	-	2	2	2	2	2
Bus Articulés	12	13	13	13	13	13	13	13
Gasoil	12	13	13	13	13	13	9	2

Le graphique ci-dessous présente l'évolution du parc urbain par typologie d'énergie :



> TAD et TPMR

Actuellement, cette offre est réalisée avec 3 véhicules type TAD et 4 véhicules type TPMR (dont 1 réserve commune avec le TAD). Ce parc, constant sur la durée de la DSP, sera exploité par TP2A.

L'âge moyen du parc TAD et TPMR en début du marché est assez élevé pour ce type de véhicule :

- 9,7 années pour les véhicules TAD
- 7,2 années pour les véhicules TPMR

Nous proposons un remplacement de la totalité des véhicules roulant en pointe dès juillet 2023 par des véhicules électriques, soit 3 véhicules TAD et 3 véhicules TPMR.

Le PPI TAD/TPMR proposé est le suivant :

Acquisition véh. en nb	Total	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
TAD 100% ELEC	6	2	1	-	-	1	-	2
TPMR 100% ELEC	3	1	1	-	-	-	-	1
TOTAL	9	3	2	-	-	1	-	3

Le parc TAD sera 100% électrique à partir de 2027 et à partir de 2029 tout le parc TAD / TPMR sera converti à l'électrique. Avec le PPI proposé, l'âge moyen du parc passe à 2,2 années pour le TAD et 4,1 années pour le TPMR à fin 2029.

Age moyen au 31 décembre	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
TAD	10,4	5,3	3,5	4,5	5,5	3,2	4,2	2,2
Gasoil	10,4	10,3	10,8	11,8	12,8	-	-	-
Electrique		0,4	1,1	2,1	3,1	3,2	4,2	2,2
TPMR	7,2	5,1	2,7	3,7	4,7	5,7	6,7	4,1
Gasoil	7,2	7,4	6,3	7,3	8,3	9,3	10,3	-
Electrique		0,4	0,9	1,9	2,9	3,9	4,9	4,1

> Véhicules de service

Le besoin pour le parc des véhicules de service se décompose de la manière suivante :

- 7 véhicules de relève électriques à acquérir dès le début du marché par Annemasse Agglo ;
- 1 véhicule pour l'agent d'intervention actuellement diesel (Peugeot Berline avec 16 ans au début du marché), renouvelé par un véhicule équivalent électrique en 2024 ;
- 1 véhicule marketing actuellement diesel (Ford Transit avec 13 ans au début du marché), renouvelé par un véhicule équivalent électrique en 2024 ;
- 1 véhicule de service actuellement diesel (Citroën Berlingo avec 20 ans en début du marché), renouvelé par un véhicule électrique en 2024 ;
- 1 véhicule atelier actuellement diesel (Renault Trafic qui aura 7 ans en 2025), à renouveler par un véhicule équivalent diesel ;
- 1 véhicule exploitation diesel (Renault Kangoo) acquis par Annemasse Agglo en 2021, pas prévu d'être renouvelé dans notre PPI proposé.

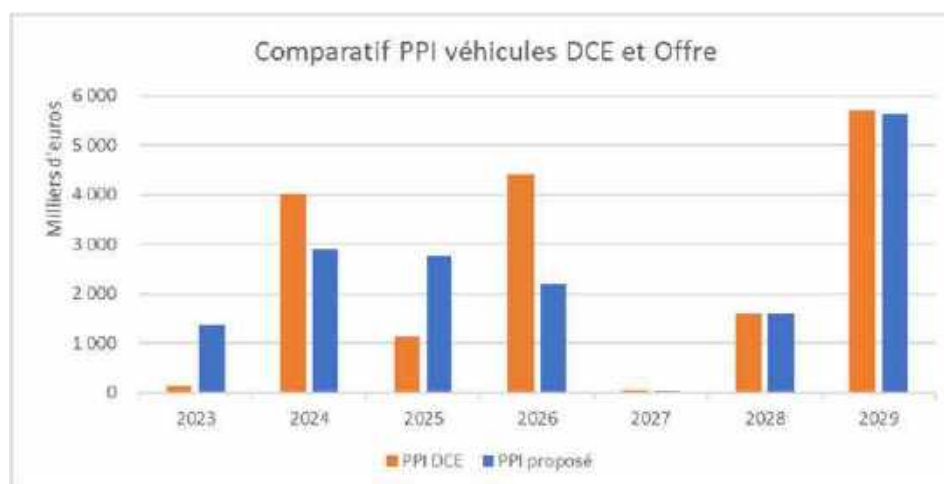
Comparatif PPI véhicules DCE et PPI véhicules proposé

Le PPI véhicules proposé dans le DCE est estimé à un investissement de 16 450 M€.

Le PPI que nous proposons représente un coût de 15 900 M€ sur la totalité de la DSP, soit une diminution de 550 k€, soit 3,2%.

Cette économie est liée à une acquisition en moins d'un bus standard en 2025, non nécessaire pour la réalisation de l'extension de l'offre en 2025 (4 véhicules supplémentaires au lieu de 5).

Par ailleurs, l'écart de 40 k€ pour les véhicules TAD et de service est lié à l'acquisition de 2 véhicules de relève supplémentaires (7 au lieu de 5), non prévus dans le PPI présenté au DCE.



Le PPI bâtiments

> Investissements Transition énergétique

Dans notre offre, nous confions à la SAT l'exploitation de certaines lignes régulières.

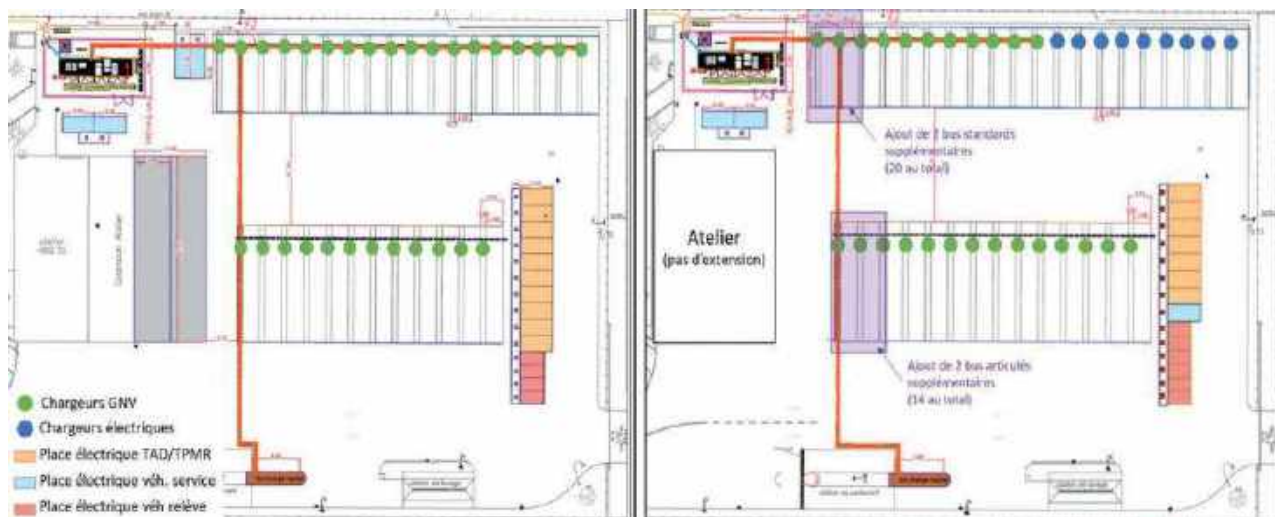
Cette organisation présente deux avantages majeurs dans les intérêts d'Annemasse Agglo :

- Cela annule la nécessité de réaliser l'extension de l'atelier existant du dépôt de Ville la Grand.
- Cela permet d'optimiser la capacité de remisage du dépôt de Ville la Grand pour accueillir jusqu'à 33 bus, avec les installations de charge associées :
 - 5 places pour véhicules standards équipées de chargeurs bioGNV ;
 - 15 places pour véhicules standards équipées de chargeurs électriques ;

- 13 places pour véhicules articulés équipées de chargeurs bioGNV ;
- Places équipées de chargeurs électriques pour les véhicules TAD, TPMR et de service.

L'espace libéré par rapport à la situation actuelle (remisage de 37 bus) est utilisé pour les infrastructures de charge des bus bioGNV et électriques.

Dans le schéma ci-après, nous détaillons les écarts entre le plan « 30 bus » issu du DCE et le plan proposé qui permet de remiser 33 bus :



Modification du plan du dépôt par rapport au plan proposé dans le DCE (plan prévu au DCE à gauche – plan proposé offre RATP Dev à droite)

En plus des 33 bus, le dépôt de Ville-la-Grand permet également d'exploiter, maintenir et remiser les véhicules TAD, les véhicules de relève et les véhicules d'atelier et d'exploitation.

Par ailleurs, la recharge en bioGNV des véhicules affectés à la SAT en 2029 pourra être réalisée au niveau de la charge rapide du dépôt de Ville-la-Grand. De ce fait, la mise en place d'un dépôt secondaire au P+R Jean Monnet n'est pas nécessaire.

Il est cependant difficile d'estimer les économies dans le PPI pour les raisons suffisantes :

Le dépassement de 10 véhicules électriques dans le dépôt peut impliquer des travaux importants (arrêté du 3 août 2018).

- L'infrastructure de recharge électrique à prévoir dans le dépôt est plus importante que celle estimée dans les études présentées dans le DCE

De ce fait, le PPI transition énergétique proposé dans notre offre est identique à celui du DCE.

Par ailleurs, ce PPI pourra être amené à évoluer si Annemasse Agglo retient notre proposition de mise en place d'ombrières photovoltaïques sur l'espace de stationnement bus du dépôt de Ville-la-Grand (Cf. Chapitre B36).

> Les impacts de l'arrêté du 3 août 2018

A compter de 2025, le seuil de 10 bus électriques est atteint. L'arrêté du 3/08/2018 s'applique (cf Annexe B31.4).

Les investissements Vélos et trottinettes en location classique sont composés de :

- VAE : 69 en 2023 pour 103.5K€ puis 75 en 2026 pour 113K€ ;
- Vélos spéciaux électriques : 2 en 2023 pour 4.4K€ puis 5 en 2026 pour 11K€, puis 2 en 2027 pour 4.4K et 1 en 2028 pour 2.2K€ ;
- Trottinettes : 20 en 2023 pour 17K€ et à nouveau 20 en 2026 pour 17K€ ;
- Batteries : 5K€ en 2023, 37.5K€ en 2026 et 62.5K€ en 2029.

Impôts et taxes

Notre chiffrage inclut les impôts et taxes suivants :

- CFE : la cotisation foncière des entreprises est basée sur les biens soumis à la taxe foncière., elle est chiffrée à 8K€/ an correspondant au montant payé en 2021 par TP2A pour le dépôt de VLG.
- CVAE : la cotisation sur la valeur ajoutée des Entreprises s'élève en moyenne à 44K€ par an sur la durée de la DSP. Elle est calculée de la manière suivante :

Le taux est déterminé en fonction du CA de l'entreprise, TP2A n'étant pas intégrée fiscalement au groupe RATP DEV, c'est son CA propre qui sert de référence. Le CA de TP2A étant compris entre 10m€ et 50m€ le taux de la taxe s'élève à environ 0,70% en application du barème fiscal en vigueur.

L'assiette correspond à la Valeur Ajoutée de l'entreprise. Celle-ci s'établit en moyenne à 6 424K€ sur la durée de la DSP.

La CVAE est ensuite majorée des frais de CCI pour 1,73% du montant de la CVAE et de frais de gestion pour 1% du montant de CVAE+ frais de CCI,

Le montant de la CET (CFE + CVAE) est plafonné par 2% de la valeur ajoutée. Si le montant de CET calculé est supérieur à cette valeur plafond, un dégrèvement est effectué sur la CFE, ce n'est pas le cas pour TP2A.

- Taxe foncière : impôt local dû par le propriétaire ou l'usufruitier d'un bien immobilier. Non concerné car les biens sont propriété d'Annemasse Agglo.
- TVS : la taxe sur les véhicules de société concerne les véhicules dont les caractéristiques techniques les destinent uniquement ou principalement au transport de personnes. Environ 15K€ par an.
- C3S : la contribution sociale de solidarité participe au financement de l'assurance vieillesse et concerne toutes les entreprises commerciales ou publiques dans le cas où leur Chiffre d'Affaires HT dépasse 19M€/an. TP2A n'est donc pas concernée.
- IS : l'impôt sur les sociétés dont le taux est fixé à 25% à compter du 1 janvier 2022 pour les sociétés dont le Chiffre d'affaires est supérieur à 7,63M€. L'IS est d'en moyenne à 35K€ par an.

Nous avons inscrit sur la ligne redevances, vignettes, le montant de la cotisation UTP.

Cette cotisation est calculée selon un barème assis sur le chiffre d'affaires de la société.

A savoir : 3.9K€ pour la tranche de CA jusqu'à 2 755K€

+ 0.128% sur la tranche de CA comprise entre 2 755K€ et 7 992K€, soit 6.7K + 0.244% sur le CA supérieur à 7 992K€ soit 6.5K€.

Soit au total en moyenne 15.7K€/an.

Individualisation des éléments financiers relatifs au contrat

La société TP2A sera sur la DSP 2023-2029 dédiée exclusivement à l'exploitation des services de mobilité sur le territoire d'Annemasse Les Voirons agglomération.

Ainsi la comptabilité de TP2A ne retracera que les opérations concernant le service concédé il n'y a donc pas lieu d'individualiser les coûts dans les comptes du délégataire.

En outre, nous vous proposons la charte Cristal, qui garantit une transparence sur la Gouvernance, sur les coûts du service ainsi que les relations avec les tiers, et assure à Annemasse Agglo une vision complète des documents financiers nécessaires à la compréhension du service.