

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Date de parution : Vendredi 14 septembre 2012

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

**N°92- Juillet-Août 2012
Conseil du 11 juillet 2012**

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

- les délibérations du conseil du Syndicat ;
- les décisions du directeur général ou des directeurs, prises par délégation.

Les annexes aux décisions, non publiées au présent recueil, sont consultables au siège du Syndicat.

SOMMAIRE

	Pages
<u>Délibérations du conseil</u>	
<u>Tarification</u>	
Délibération du conseil n°2012-0191 du 11 juillet 2012 – Mise en œuvre du dézouage pendant les week-ends et jours fériés pour les forfaits Navigo mois et annuels et les forfaits Solidarité Transport mois au Complément de parcours, et aux évolutions tarifaires destinées à financer le dézouage 2012	13
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n°2012-0192 du 11 juillet 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Île de France – Avenant générique aux contrats de type II, valeur des contributions C16 et C17, clés de partage des recettes des forfaits entre les opérateurs privés	15
Délibération du conseil n°2012-0193 du 11 juillet 2012 relative à l’avenant n°7 au contrat de type 1 conclu entre le STIF et les entreprises privées de transport régulier de voyageurs en Île de France	77
Délibération du conseil n°2012-0194 du 11 juillet 2012 – Tarification sociale – Prorogation de la convention chèque mobilité avec la Région Île de France pour les millésimes 2013, 2014, 2015	81
Délibération du conseil n°2012-0195 du 11 juillet 2012 – Convention sur la première phase d’étude relative à la décongestion des grandes gares parisiennes	85
Délibération du conseil n°2012-0222 du 11 juillet 2012 – tarification sociale-prorogation de la convention chèque mobilité avec le Département du Val de Marne pour les millésimes 2013, 2014, 2015	156
Délibération du conseil n°2012-0223 du 11 juillet 2012 – Exploitation des deux lignes régulières express empruntant l’autoroute A14 – Avenant n°1 à la délégation de service public	159
Délibération du conseil n°2012-0225 du 11 juillet 2012 – Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Albatrans	164

Délibération du conseil n°2012-0226 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°1 contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Centre Essonne	169
Délibération du conseil n°2012-0227 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 et Avenant n° 3 à la convention partenariale - Réseau Le Parisis	174
Délibération du conseil n°2012-0228 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2- Réseau ORGEBUS GENOVBUS	185
Délibération du conseil n°2012-0229 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2- Réseau Plaine de Versailles	190
Délibération du conseil n°2012-0230 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2, Réseau SEAPFA	195
Délibération du conseil n°2012-0231 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France- Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2- Avenant n°2 à la convention partenariale - Réseau Senart Bus	201
Délibération du conseil n°2012-0232 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°2 à la convention partenariale - Réseau SITUS	213
Délibération du conseil n°2012-0233 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Seine et Marne Express Transdev	223
Délibération du conseil n°2012-0234 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Seine et Marne Express Veolia	227
Délibération du conseil n°2012-0235 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Timbus (mobilien Timbus)	231
Délibération du conseil n°2012-0236 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Tramy Elargi	236
Délibération du conseil n°2012-0237 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2- Avenant n°1 à la convention partenariale - Réseau urbain de Rambouillet	240
Délibération du conseil n°2012-0239 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°1 à la convention partenariale - Réseau Valmy	254
Délibération du conseil n°2012-0240 du 11 juillet 2012 - Services réguliers	

routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 - Avenant n°2 à la convention partenariale - Réseau Versailles Grand Parc-le Chesnay 265

Délibération du conseil n°2012-0241 du 11 juillet 2012 - Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France - Avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 - Réseau Vexin 279

Marchés publics

Délibération du conseil n°2012-0196 du 11 juillet 2012 - Tramway Anthony-Clamart - Marchés de prestations intellectuelles - Convention de groupement de commandes - Election du représentant du STIF à la CAO du groupement - Approbation-Autorisation de signature 283

Délibération du conseil n°2012-0197 du 11 juillet 2012 - Avenant au Marché 2011-33 : Circuits spéciaux scolaires dans les départements des Yvelines (78) 292

Délibération du conseil n°2012-0198 du 11 juillet 2012 - Marché 2012-08 : Tramways 7 de Villejuif à Athis-Mons (Juvisy sur Orge) raccordements de voirie autour du terminus provisoire d'Athis-Mons/Création de la Gare routière 293

Délibération du conseil n°2012-0199 du 11 juillet 2012 - Marché 2012-17 : Réalisation de 4 enquêtes de perception de la qualité de service dans les transports en commun 2012-2015 295

Délibération du conseil n°2012-0200 du 11 juillet 2012 - Marché 2012-23 : Etudes de système de transport et d'insertion urbaine, élaboration des dossiers de schéma de principe, d'enquête publique et de définition de sécurité - Tramways Paris - Orly ville 296

Délibération du conseil n°2012-0201 du 11 juillet 2012 - Marché 2012-25 : Infogérance des systèmes d'informations du STIF 297

Délibération du conseil n°2012-0202 du 11 juillet 2012 - Marché 2012-28 : Opération Tramway Anthony - Clamart - Mandat de maîtrise d'ouvrage 298

Délibération du conseil n°2012-0203 du 11 juillet 2012 - Marché 2012-36 : Débranchement du Tram-train T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois - Montfermeil-Mandat de maîtrise d'ouvrage 299

Délibération du Conseil n°2012-0204 du 11 juillet 2012 - Marché 2011-104 : Gestion et attribution de la tarification solidarité transport pour les personnes en situation de précarité 300

Délibération du Conseil n°2012-0205 du 11 juillet 2012 - Marché 2012-50 : Conception et mise en place de la 3^{ème} version du modèle Antonin 301

Grands projets d'investissement

Délibération du conseil n°2012-0206 du 11 juillet 2012 - Dossier Objectifs et Caractéristiques Principales - Modalités de la Concertation - Tramways Anthony (La Croix de Berny) - Clamart (place du Garde) 302

Délibération du conseil n°2012-0207 du 11 juillet 2012 - Schéma de principe

- Convention de financement avant projet Tramways T7 Villejuif-Juvisy - Prolongement du T7 Juvisy - Athis-Mons.	304
Délibération du conseil n°2012-0208 du 11 juillet 2012 – TCSP - Senart-Melun - T Zen 2 - Bilan de la concertation	306
Délibération du conseil n°2012-0209 du 11 juillet 2012 – T Zen 2 Senart-Melun - Schéma de principe- Désignation du Maître d’ouvrage - Convention de financement avant-projet	308
Délibération du conseil n°2012-0210 du 11 juillet 2012 – Projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen - Déclaration de projet au titre de l’article L.126-1 du code de l’environnement	310
<u>Offre de transport</u>	
Délibération du conseil n°2012-0211 du 11 juillet 2012 – Convention financière en matière de transports scolaires avec le département des Yvelines	318
Délibération du conseil n°2012-0212 du 11 juillet 2012 – Convention financière en matière de transports scolaires avec le département du Val d’Oise	329
Délibération du conseil n°2012-0213 du 11 juillet 2012 – Avenant aux marchés publics de transports scolaires en circuits spéciaux dans les départements des Yvelines	342
Délibération du conseil n°2012-0214 du 11 juillet 2012 – Avenant aux marchés publics de transport scolaire dans les départements des Yvelines	346
Délibération du conseil n°2012-0215 du 11 juillet 2012 – Délégation de compétence au SIVU de l’école maternelle intercommunale de Thoiry	350
Délibération du conseil n°2012-0216 du 11 juillet 2012 – Délégation de compétence à la Ville de Paris pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service régulier local du 15 ^{ème} arrondissement	353
Délibération du conseil n°2012-0217 du 11 juillet 2012 – Délégation de compétence à la communauté de communes de la Bassée pour l’organisation d’une desserte de niveau local - service de transport à la demande	383
Délibération du conseil n°2012-0218 du 11 juillet 2012 – Avenant n°3 à la convention de délégation de compétence à la commune de Domont pour l’organisation d’une desserte de niveau local - Service régulier local	425
<u>Qualité de service et matériel roulant</u>	
Délibération du conseil n°2012-0219 du 11 juillet 2012 – Mise en œuvre du volet gares du schéma directeur d’accessibilité – avenant à la convention de financement de la première tranche de projets	431
<u>Divers</u>	
Délibération du conseil n°2012-0220 du 11 juillet 2012 – Convention cadre de maîtrise foncière avec l’établissement public foncier des Yvelines (EPFY)	450

Délibération du conseil n°2012-0221 du 11 juillet 2012 – Modification de postes au tableau des effectifs 463

Décisions de la directrice générale

Qualité de service

Décision de la directrice générale n°2012-0255 en date du 16 juillet 2012 portant programme d'utilisation du produit des amendes 2012 - Opérations comprises entre 200.000,00 euros et 2.000.000,00 euros 464

Décision de la directrice générale n°2012-0256 en date du 23 juillet 2012 portant programme d'utilisation du produit des amendes 2012 - Opérations inférieures à 200.000,00 euros 466

Délégation de signature

Décision de la directrice générale n°2012-0248 du 5 juillet 2012 portant délégation de signature 468

Décision de la directrice générale n°2012-0249 du 5 juillet 2012 portant délégation de signature 469

Décision de la directrice générale n°2012-0261 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature 470

Décision de la directrice générale n°2012-0263 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature 471

Décision de la directrice générale n°2012-0264 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature 476

Versement transport

Décision de la directrice générale n°2012-0252 du 10 juillet 2012 portant exonération du versement transport 478

Décision de la directrice générale n°2012-0258 du 19 juillet 2012 portant exonération du versement transport 480

Décision de la directrice générale n°2012-0259 du 23 juillet 2012 portant exonération du versement transport 482

Décision de la directrice générale n°2012-0260 du 23 juillet 2012 portant exonération du versement transport 484

Tarifification

Décision de la directrice générale n°2012-0250 du 13 juillet 2012 portant tarifs au 1^{er} août 2012 - Navigo annuel, Mobilis 1-5, Ticket jeunes week-end 1-5, Paris visite au 1^{er} novembre 2012 486

Décision de la directrice générale n°2012-0251 du 13 juillet 2012 portant

tarifs au 1^{er} août 2012 - Forfait congrès 488

Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France

Décision de la Directrice générale n°2012-0268 du 28 août 2012 portant autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°030-030-011 Ermont (La Tour) – Ermont (Gare) exploitée par l'entreprise « CARS LACROIX », contrat d'exploitation de Type 2 « Valbus Elargi » 489

Délibération n° 2012/0191

Séance du 11 juillet 2012

**Relative à la mise en œuvre du dézonage pendant les week-ends
et jours fériés pour les forfaits Navigo mois et annuels et les
forfaits Solidarité Transport mois
au Complément de parcours, et
aux évolutions tarifaires destinées à financer le dézonage en 2012**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en-Ile de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2012/0191 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012,

ARTICLE 1^{er} : A compter du 1^{er} septembre 2012, les forfaits Navigo mois, Navigo annuel, et Solidarité Transport mois, quelles que soient leurs zones de validité, donneront les droits d'un forfait zones 1-5 :

- sur tous les modes, les samedis, dimanches et jours fériés;
- sur les lignes Noctilien, durant les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche.

ARTICLE 2 : Il est demandé à la RATP et à la SNCF de préparer la mise en œuvre d'un titre appelé Complément de Parcours dans les meilleurs délais et au plus tard, au 31 décembre 2012. Ce titre, disponible sur passe télébilletique, est réservé aux porteurs d'un forfait ou de plusieurs forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine chargé(s) sur le passe télébilletique. Il permet d'effectuer un trajet sur réseau ferré entre une origine et une destination précise et il est destiné aux voyageurs souhaitant réaliser un trajet se situant, en partie dans les zones de validité du ou des forfaits chargés sur leur passe télébilletique, en partie hors de ces zones.

Son prix est déterminé en fonction de l'origine et de la destination choisie et des zones de validité du forfait (ou des forfaits) valable(s) chargé(s) sur le passe télébilletique de l'acquéreur. Il est égal au tarif (ou à la somme des tarifs) en vigueur du/des billets à l'unité correspondant à la (aux) partie(s) de l'itinéraire le plus court entre l'origine et la destination choisies située(s) hors des zones de validité du forfait (ou des forfaits) chargé(s) sur le passe.

Pour une partie de l'itinéraire partant (ou aboutissant) à une zone de validité d'un forfait chargé sur le passe, le calcul du prix se réfère à la dernière gare avant de sortir de (ou à la première gare après entrée dans) la zone concernée. S'il n'y a pas de gare dans la zone contigüe à la partie de l'itinéraire considérée, le calcul du prix se réfère à un point limite de cette zone.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0191-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Pour les usagers disposant d'un passe personnalisé sur lequel est enregistré un profil donnant droit à réduction sur l'achat de billets au voyage, ce droit à réduction s'applique au prix du Complément de Parcours.

Le Complément de Parcours est un titre de transport télébilletique « à usage immédiat » : c'est-à-dire qu'il sera validé dès la première présentation du passe devant un valideur cette validation devant advenir dans un temps limité suivant l'achat.

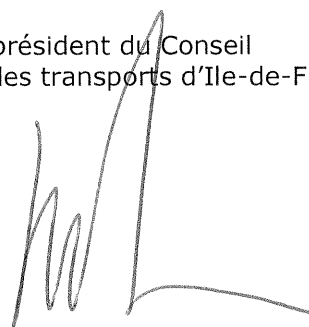
ARTICLE 3 : A compter du 1^{er} août 2012, les prix des forfaits Navigo annuel sont augmentés de 2% en moyenne.

ARTICLE 4 : A compter du 1^{er} août 2012, les prix des forfaits journaliers Mobilis 1-5 et Ticket jeune week-end 1-5 sont augmentés de 7 %.

ARTICLE 5 : A compter du 1^{er} novembre 2012, les prix des forfaits Paris Visite sont augmentés de 5% en moyenne.

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0191-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Délibération n° 2012/0192

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT GENERIQUE AUX CONTRATS DE TYPE 2, VALEUR DES CONTRIBUTIONS C16 ET C17, CLES DE PARTAGE DES RECETTES DES FORFAITS ENTRE LES OPERATEURS PRIVES.

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le rapport n° 2012/0192 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : L'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes sont approuvés.

ARTICLE 2 : La part des recettes tarifaires des forfaits Navigo, Solidarité Transport, Mobilis, Ticket Jeune WE, Paris Visite et ImagineR dévolue aux opérateurs privés sous contrat de type 2, est partagée entre les contrats sur la base des clés de répartition précisées dans l'annexe jointe à la présente délibération.

ARTICLE 3 : Une compensation est apportée aux opérateurs privés sous contrat de type 2 pour couvrir le supplément de charges découlant :

- d'une part, de l'abandon des taxes sur la plateforme téléphonique ImagineR dans le cadre de la Loi de Modernisation Economique,
- d'autre part, de l'évolution du mode de calcul de certaines recettes directes à compter de 2013 (forfaits ImagineR et Navigo annuel) visant à y inclure à l'avenir les produits impayés.

La valeur de la contribution C16 telle que définie par l'avenant générique joint à la présente délibération est fixée, compte tenu de cette compensation, pour chaque contrat de type 2 dans l'annexe jointe à la présente délibération.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-192-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

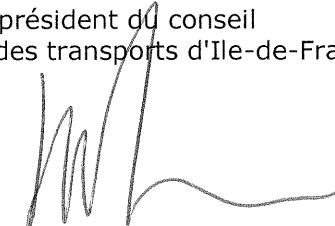
ARTICLE 4 : Une compensation est apportée aux opérateurs privés sous contrat de type 2 pour couvrir la perte de recettes découlant de la mesure de gratuité en faveur des jeunes en insertion.

La valeur de la contribution C17 telle que définie par l'avenant générique joint à la présente délibération est fixée, compte tenu de cette compensation, pour chaque contrat de type 2 dans l'annexe jointe à la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer ledit avenant aux contrats d'exploitation de type 2 et ses annexes.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-192-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

AVENANT G2**AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE SERVICES REGULIERS ROUTIERS
DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE****Contrat de type 2**

Le présent avenant est établi entre :

le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 11 juillet 2011.

ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

et

Nom de l'entreprise : _____

Adresse : _____

n° SIRET: _____

n° SIREN: _____

N° RCS : _____

Représentée par : _____

ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

1. Modifications du contrat relatives à la tarification et au mécanisme de rémunération de l'Entreprise

Les modifications apportées par le présent avenant visent notamment à préciser les dispositions relatives aux recettes directes.

- Jusqu'à présent le partage des recettes issues des forfaits Navigo et Solidarité Transport se faisait entre RATP et SNCF. Considérant que cela n'est pas fidèle à la réalité de la mobilité des usagers de Navigo et des forfaits Solidarité Transport qui, pour une partie d'entre eux, empruntent régulièrement les lignes exploitées par les opérateurs privés, le STIF a mené avec les transporteurs un travail de révision des règles de répartition des recettes de ces forfaits afin d'inclure les opérateurs privés dans le partage à partir du 1^{er} janvier 2013.
- La définition des « recettes directes » est ajustée en sorte que cette définition soit identique pour les opérateurs privés et les opérateurs publics : les recettes tarifaires sont constituées du produit du nombre de titres vendus par leur tarif ; les recettes directes pour une entreprise sont la part des recettes tarifaires qui lui reviennent conformément aux règles de répartition conventionnellement fixées.
- Les règles de partage des recettes directes sont fixées de manière explicite : c'est pourquoi une annexe a été ajoutée, fixant les règles de partage entre RATP, SNCF et « opérateurs privés » à l'instar de ce qui était déjà le cas dans les contrats avec les opérateurs publics ; pour les forfaits, les clés de partage par contrat de la part dévolue aux opérateurs privés seront fixées par décision du conseil du STIF.

La hausse du taux de TVA advenue début 2012 et la hausse des tarifs décidée en conséquence au 1^{er} janvier 2012 ont mis en lumière la nécessité de deux ajustements.

- Le calcul de la compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires (contribution C13) se référera à l'avenir à une évolution tarifaire établie au regard des prix hors taxes : le caractère économiquement non équitable dans ce calcul d'une évolution tarifaire établie au regard des prix TTC n'était pas avéré dans un contexte où le taux de TVA était stable.
- La formulation des mécanismes d'actualisation des prix section et des prix voyageurs des forfaits Navigo, ImagineR et Solidarité Transport est ajustée compte tenu du fait qu'une hausse tarifaire peut advenir à une autre date que le 1^{er} juillet.

Certaines décisions du STIF ou événements exogènes peuvent avoir un impact sur les charges ou les recettes de l'ensemble des contrats de type 2. Un mécanisme contractuel simplifié est mis en place pour répercuter ce type d'impact quand le STIF et les opérateurs conviennent qu'une analyse au cas par cas n'est pas justifiée pour la décision ou l'événement concerné, et qu'il est pertinent

- de faire une évaluation globale de son effet sur l'ensemble du périmètre des opérateurs privés ;
- de répartir cette évaluation globale par contrat en se référant à des éléments déjà existant (clés de partage des forfaits Navigo ou ImagineR, par exemple).

Ce mécanisme simplifié consiste en la création de deux contributions dont la valeur sera modifiée par décision du Conseil sous réserve que l'Entreprise ou son mandataire ait exprimé son accord sur l'opportunité d'une analyse globale et sur le résultat de cette analyse. La première contribution (C16) sera modifiée pour traduire un impact sur les charges, la deuxième contribution (C17) sera modifiée pour traduire un effet sur les recettes et interviendra dans la détermination de l'intéressement au trafic.

2. Le contrat doit également être modifié au sujet de la télébilletique :

Modifications découlant de la modification de la charte télébilletique du système Navigo.

Le conseil du STIF a décidé d'approuver les nouveaux contrats avec les transporteurs RATP et SNCF respectivement lors de ses séances du 14 mars 2012 pour la RATP et 16 avril 2012 pour la SNCF. Les évolutions communautaires apportées aux contrats RATP et SNCF doivent être reportées aux contrats CT2 afin de prendre leur plein effet.

Engagement des entreprises à distribuer des passes Navigo avec le nouveau visuel.

Le STIF élabore un nouveau visuel applicable pour tous les passes télébillettiques. L'Entreprise s'engage à émettre des passes Navigo au nouveau visuel au plus tôt et avant le 1 juillet 2013.

L'avenant apporte les modifications nécessaires à la prise en compte de cette évolution.

Instauration d'un comité de suivi billettique annuel.

Le Comité de suivi billettique annuel a pour objectif de permettre à l'Entreprise ou son mandataire de présenter au STIF un bilan d'activité, et de proposer les évolutions qu'elle juge pertinente pour améliorer la qualité et la productivité des services proposés.

L'avenant apporte les modifications nécessaires à la prise en compte de ce comité billettique annuel.

3. Fin de l'assujettissement à la TVA de l'ensemble des contributions versées par le STIF aux opérateurs privés, et paiement de la taxe sur les salaires en découlant

Jusqu'à présent, le STIF paie la TVA sur toutes les contributions qu'il verse aux opérateurs privés, sauf celles liées au financement des investissements (C2).

Conformément à la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes, la TVA sur l'ensemble des contributions versées aux opérateurs n'est plus payée à compter du 1er juillet 2012.

Le STIF prend en charge la taxe sur les salaires supportée par les Entreprises en raison de la fin de l'assujettissement des contributions qui leur sont versées dans le cadre de l'exploitation des réseaux franciliens. La taxe sur les salaires est remboursée à l'euro-l'euro et imputée sur chaque contrat au prorata du chiffre d'affaires généré par le STIF.

4. Simplification et amélioration du régime des subventions et de la gestion des plans pluriannuels d'investissement

Les principes du CT2 sont améliorés et simplifiés grâce à :

- un assouplissement des modalités d'ajustement des PPI sans impact financier
- une clarification des formules d'actualisation

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1^{er} : Il est ajouté une annexe commune « C8 - Clés de répartition des recettes directes pour les titres communs » annexée au présent avenant.

Article 2 : L'article « 54 - Recettes directes au titre des forfaits mensuels, hebdomadaires et journaliers sur support Navigo » est supprimé et remplacé par l'article suivant à compter du 1^{er} janvier 2013 :

« Article 54 – Calcul des recettes directes.

Les recettes tarifaires sont calculées à partir des ventes globales (tous opérateurs confondus) de titres de transport Ile-de-France. Ces ventes sont le produit, pour chaque titre de transport, du tarif public par le nombre de titres vendus.

Elles sont réparties entre les transporteurs selon les règles suivantes :

- lorsque des titres ne sont utilisables que sur le réseau objet du présent contrat, l'Entreprise en conserve le produit de la vente correspondant ;
- lorsque des titres vendus par l'Entreprise ne sont utilisables que sur les réseaux d'autres transporteurs, l'Entreprise leur reverse intégralement le produit de la vente ;
- lorsque des titres sont utilisables aussi bien sur les réseaux exploités par les entreprises publiques que sur les réseaux exploités par les entreprises privées, les produits des ventes sont répartis entre la RATP, la SNCF et les « opérateurs privés » par l'intermédiaire de leur mandataire sur la base de règles et/ou de clés de répartition établies par type de titre, conformément à l'annexe « C8 - Clés de répartition des recettes directes pour les titres communs » ;
- lorsque des titres sont communs à plusieurs entreprises privées de transport, les produits des ventes sont répartis entre les entreprises concernées par leur mandataire ; les clés de partage entre les contrats de type 2 de la part « opérateurs privés » des recettes tarifaires des forfaits Navigo, ImagineR, Solidarité Transport, Mobilis, Ticket Jeunes Week end, Paris Visite et des forfaits zonaux Améthyste sont fixées par décision du conseil du STIF sous réserve de l'accord de l'Entreprise ou de son mandataire.

La part des recettes tarifaires revenant à l'Entreprise en vertu de ces principes de répartition est réputée constituer les recettes directes de l'Entreprise.

Les circuits financiers spécifiques ainsi que les obligations d'information sont décrits dans des conventions entre les transporteurs et/ou leur mandataire.

Les ventes de forfaits du mois m sont déclarées au STIF le 15 du mois m+1. Elles correspondent à la somme des titres vendus valorisés au tarif public au moment de leur validité. La déclaration distingue les ventes de forfaits mensuels valables le mois m et les ventes de forfaits valables le mois m+1. De même, les ventes des forfaits hebdomadaires sont déclarées pour chaque semaine de validité. Les forfaits d'une durée inférieure à 1 semaine sont déclarés par mois de vente.

Les ventes par type de titre et par couple de zones sont déclarées mensuellement par l'Entreprise par l'intermédiaire de son mandataire à la RATP et à la SNCF le 5 du mois m+1. Cette déclaration est faite en agrégeant l'ensemble des ventes des entreprises du mandataire.

L'Entreprise fournit mensuellement au STIF par l'intermédiaire de son mandataire, au plus tard le dernier jour du mois m+1, un tableau de bord comprenant

- les ventes globales tous transporteurs en nombre et en valeur,
- les ventes agrégées des entreprises du mandataire en nombre et en valeur
- les recettes directes agrégées des entreprises du mandataire. «

Article 3 : L'article « 55 - Recettes directes au titre des forfaits ImagineR » est supprimé et remplacé par l'article suivant à compter du 1^{er} janvier 2013 :

« **Article 55 – Recettes directes au titre des forfaits et abonnements.**

Les recettes directes des forfaits ImagineR, Navigo (annuel, mois, semaine) et Solidarité Transport (mois, semaine) sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'article 50-1.

Les recettes directes des forfaits Mobilis, Ticket Jeune WE, Paris Visite, Rubis, Améthyste zonaux et des cartes scolaires bus lignes régulières sont prises en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'article 50-1. »

Article 4 : L'article 56 « Recettes directes au titre du ticket t+ » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+.**

La part de l'Entreprise résultant du partage des recettes tarifaires issues des tickets t+ est calculée à partir du nombre de validations issues de tickets divisé par 0,98 (pour tenir compte du stock mort) :

- multiplié par le prix du ticket plein tarif extrait de carnet pour les tickets plein tarif extraits de carnet et les tickets à l'unité,
- multiplié par le prix du ticket demi-tarif extrait de carnet pour les tickets demi-tarif extraits de carnet.

Si des forfaits Pass' Local sont délivrés pour circuler sur le réseau objet du présent contrat, les validations facturées des coupons de circulation locale sont déclarées par l'Entreprise, elles sont comptées dans les recettes de trafic en étant valorisées au prix du ticket t+ plein tarif extrait de carnet. »

Article 5 : L'article 59 « – Intéressement à la vente du ticket t+ » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 59 – Intéressement à la vente du ticket t+.**

L'Entreprise perçoit un intéressement à la vente calculé selon la formule suivante :

$$IPV\ HT = 0.06 \times [Ntdt \times Ptdt^{HT} + (Ntpt + NVpl) \times Ptpt^{HT}]$$

Avec :

Ntdt : nombre de ticket t+ vendus en carnet demi-tarif ;

Ptdt^{HT} : prix du ticket t+ HT vendu en carnet demi-tarif ;

Ntpt : nombre de ticket t+ vendus en carnet plein-tarif ;

NVpl : nombre annuel de validations de coupons de circulation locale facturées si un dispositif Pass'Local est en place dans le réseau objet du présent contrat ;

Ptpt^{HT} : prix du ticket t+ HT vendu en carnet plein-tarif. »

Article 6 : Le 1) de l'article « 50-1 Modalités de détermination des recettes de trafic » est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« **50-1) Recettes de trafic collectées.**

Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, les tickets d'accès à bord et les validations de Pass Local (s'il y a lieu) :

$$\text{RT1} = \frac{[(\text{NVtpt} + \text{NVtu}) \times \text{Ptpt}^{\text{TTC}}] + [\text{NVtdt} \times \text{Ptdt}^{\text{TTC}}]}{0,98} + [\text{NVpl} \times \text{Ptpt}^{\text{TTC}}] + [\text{NVtab} \times \text{Ptab}^{\text{TTC}}]$$

Où

NVtpt, NVtu, NVtdt : nombre de premières validations, respectivement, de tickets t+ extraits de carnet plein tarif, de tickets t+ unité, de tickets t+ extraits de carnet demi tarif.

NVtab : nombre de validations de tickets d'accès à bord.

NVpl : nombre de validations de coupons de circulation locale facturées si un dispositif Pass'Local est en place dans le réseau objet du présent contrat.

Ptpt^{TTC}, Ptdt^{TTC}, Ptab^{TTC} : prix TTC, respectivement, du ticket t+ extrait de carnet plein tarif, du ticket t+ extrait de carnet demi tarif, du ticket d'accès à bord.

Pour les forfaits courts, les cartes scolaires bus, les cartes Rubis et les forfaits Améthyste :

$$\text{RT2} = \text{RDmo} + \text{RDtj} + \text{RDpv} + \text{RDru} + \text{RDfa} + \text{RDcsb}$$

Où

RDmo : part des recettes directes Mobilis revenant à l'Entreprise.

RDtj : part des recettes directes Ticket Jeune WE revenant à l'Entreprise.

RDpv : part des recettes directes Paris Visite revenant à l'Entreprise.

RDru : part des recettes directes Rubis revenant à l'Entreprise.

RDfa : part des recettes directes des forfaits Améthyste revenant à l'Entreprise.

RDcsb : recettes directes issues des cartes scolaires bus lignes régulières et des cartes scolaires bus lignes régulières RPI vendues par l'Entreprise. »

Article 7 : Les 3 derniers alinéas du « 3.2/ Valeur des prix voyageur et section en 2011. » de l'article 50.1 « Modalités de détermination des recettes de trafic. » sont supprimés et remplacés par le texte suivant :

« La valeur des prix voyageur et section PNv et PNs pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année 2008 actualisée de l'évolution des tarifs des forfaits Navigo entre le 1^{er} janvier 2008 et le 1^{er} janvier de l'année N.

La valeur des prix voyageur et section PIV et PIS pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année 2008 actualisée de l'évolution des tarifs des forfaits ImagineR entre le 1^{er} janvier 2008 et le 1^{er} janvier de l'année N.

La valeur des prix voyageur et section PSv et PSs pour l'année N est égale à leur valeur pour l'année 2008 actualisée de l'évolution des tarifs des forfaits Solidarité Transport entre le 1^{er} janvier 2008 et le 1^{er} janvier de l'année N.

Le calcul d'actualisation des prix voyageur et section PNv et PNs, PIV et PIS, PSv et PSs se fait avec arrondi mathématique au 1/10 000.»

Article 8 : Le 1) « Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires » de l'article 50-4 « Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF » est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« **50-4-1. Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires (contribution C13).**

Le taux d'évolution tarifaire de l'année N par rapport aux prix hors taxes de l'année 2008 est obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année N valorisées aux prix hors taxes de l'année N de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année N valorisées aux prix hors taxes de l'année 2008.

La différence entre l'objectif de recettes de trafic pour l'année N revalorisé par le taux d'évolution tarifaire de l'année N ainsi calculé et ce même objectif actualisé par la formule d'indexation de la contribution C11 fait l'objet d'un reversement par l'Entreprise lorsque cette différence est positive et d'une compensation par le STIF si elle est négative. »

Article 9 : L'article 53-1 « Principe général » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 53-1 : Principe général.**

Les contributions versées par le STIF à l'Entreprise au titre du présent contrat se décomposent en :

- * Une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'article 5-2. Cette contribution est constituée de sept composantes :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;
 - une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
 - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;
 - une contribution forfaitaire « C14 » relative au financement du dispositif de Prévention- Politique de la ville ;
 - une contribution « C16 » modifiable par délibération du conseil du STIF;
 - une contribution « C17 » modifiable par délibération du conseil du STIF intervenant dans la détermination de l'intéressement au trafic tel que défini à l'article 50-6.
- * Une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements.
- * Les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'article 50-1.

Toutefois, les contributions versées par le STIF à l'Entreprise peuvent être ajustées pour tenir compte de mesures nouvelles décidées par le STIF en cours de contrat. Ces ajustements seront traités par voie d'avenant. »

Article 10 : L'article 53-2 « Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 53-2 : Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public.**

Elle contribue à couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations de service public contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

1. Le montant « C11 ».

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de prise d'effet du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre de référence initiale décrite à l'article 9.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'article 67-1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

Le montant forfaitaire de C11, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'annexe F 4.

Le montant forfaitaire de C11 est versé par le STIF à l'Entreprise selon les modalités décrites à l'article 66.

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des articles 50-2, 50-4, 60, 61, 62, 63-1.

2. Le montant « C12 ».

Le montant de la contribution C12 correspond aux charges d'impôts et taxes, qui sont répercutées au STIF à « l'euro / l'euro ».

Les impôts et taxes sont constitués des taxes foncières, de la taxe sur les salaires telle que définie à l'article 68-3 du présent contrat, et de la contribution économique territoriale.

Pour déterminer la part des taxes foncières et de la contribution économique territoriale imputable au présent contrat, les parties conviennent d'utiliser la clef de répartition suivante : nombre de véhicules CT2 / nombre de véhicules exploités par l'entreprise (déduction faite, en cas de sous-traitance CT2, des véhicules déjà comptabilisés par le donneur d'ordre).

Le montant de C12, est repris à titre strictement indicatif dans le tableau figurant à l'annexe F4.

3. Le montant « C13 ».

Le montant de C13 est nul à la prise d'effet du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'article 50-4.

Le montant forfaitaire de C13 est versé par le STIF à l'Entreprise selon les modalités définies à l'article 66.

4. Le montant « C14 ».

Le montant de C14 correspond à l'écart entre la rémunération 2009 et la rémunération à compter de 2011 pour le financement spécifique au titre du dispositif de Prévention- Politique de la ville.

Le montant forfaitaire de C14, exprimé en milliers d'euros H.T. 2008, s'établit avant indexation aux montants figurant à l'annexe F 4.

Le terme C14 est indexé chaque année à l'identique du terme C11 par application de la formule décrite à l'article 67-1.

5. Les montants « C16 » et « C17 ».

Le montant C16 vise à compenser l'effet de décisions du STIF ou d'évènements exogènes de nature législative ou réglementaires que le STIF juge propres à faire varier les charges d'exploitation des contrats de type 2 sans ressortir des aléas normalement assumés par une entreprise exploitante. Le montant C17 vise à compenser l'effet de décisions du STIF ou d'évènements exogènes que le STIF juge propres à faire varier les recettes de trafic des contrats de type 2 sans ressortir des aléas normalement assumés par une entreprise exploitante.

La valeur des contributions C16 et C17 est nulle pour les années antérieures à 2012.

Pour les mesures ou évènements dont l'effet est à compenser, le conseil du STIF fixe, après consultation de l'Entreprise, la valeur de la contribution C16 et/ou de la contribution C17 pour

chaque année jusqu'à l'échéance du présent contrat, la valeur fixée correspondant à la valeur antérieure ajustée de la compensation. Les contributions C16 et C17 peuvent, le cas échéant, avoir une valeur négative.

Si une mesure ou un événement, justifiant une compensation via C16 ou C17, advient au cours d'une année N postérieure à 2012, la décision du conseil du STIF déterminant la valeur ajustée appropriée de la contribution C16 et/ou de la contribution C17 applicable à partir de l'année N est prise lors de la séance au cours de laquelle est voté le budget de l'année suivante.

Les montants relatifs aux contributions C16 et C17 sont fixés par le conseil en € HT 2008.

Le terme C16 est indexé à l'identique du terme C11 par application de la formule décrite à l'article 67-1.

Le terme C17 est ramené de sa valeur en € 2008 à sa valeur en € de l'année N sur la base du taux d'évolution tarifaire de l'année N obtenu en faisant le rapport entre les recettes de trafic de l'année N valorisées aux prix hors taxes de l'année N de chaque titre de transport et les recettes de trafic de l'année N valorisées aux prix hors taxes de l'année 2008.»

Article 11 : L'article 50-6 « Intéressement aux recettes de trafic. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 50-6 : Intéressement aux recettes de trafic.**

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'article 50-3 est mis en place.

L'écart (précisé en annexe F 4) entre les recettes de trafic réalisées, fondées sur le trafic mesuré, et l'objectif de recettes de trafic diminué de la contribution C17 définie à l'article 53-2 et valorisé aux prix moyens de l'année, est partagé, à parts égales, entre le STIF et l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'article 50-7. »

Article 12 : Le premier item de la liste ouverte par le premier alinéa de l'article 67-2 « Règlement de la facture annuelle. » est ainsi modifié :

« * les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :

- la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
- la contribution C12 ;
- la contribution « C13 » ;
- la contribution « C14 » ;
- la contribution « C16 » ;
- la contribution « C17 » ; »

Article 13 : L'article 24-2 « Charte du système télébilletique Navigo. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 24-2 : Charte du système télébilletique Navigo.**

La sécurité et l'interopérabilité du système télébilletique d'Ile-de-France, appelée « système Navigo », sont organisées dans une charte appelée « Version 2012 Charte du système télébilletique NAVIGO».

L'Entreprise adhère à la Charte du système télébilletique NAVIGO, jointe en Annexe C.3 du présent contrat, et s'engage en temps qu'adhérent à la respecter.

Elle s'engage, en outre, à faire respecter ladite Charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du

système Navigo, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes. »

Article 14 : Les articles 24.3 et 24.4 sont ajoutés :

« **Article 24-3 : Nouveau Passe Navigo**

Le STIF élabore un nouveau visuel applicable pour tous les passes télébillettiques. L'Entreprise s'engage à émettre des passes conformes au nouveau visuel au plus tôt et avant le 1 juillet 2013. »

« **Article 24-4 : Comité de suivi billettique**

Le Comité de suivi billettique entre le STIF et l'Entreprise ou son mandataire se réunira au moins une fois par an, au premier semestre de chaque année.

Le Comité de suivi billettique a pour objectif de présenter au STIF un bilan d'activité, et de proposer les évolutions pertinentes pour améliorer la qualité et la productivité des services proposés.

L'Entreprise ou son Mandataire s'engage à décrire les moyens mis en œuvre pour la vente, la validation et le contrôle des titres et les évolutions prévues pour les prochaines années. Cette description concerne, le réseau de distribution, le système d'information billettique (appareils de vente, valideurs, appareils de contrôle...).

D'un commun accord, l'Entreprise, ou son mandataire, et le STIF peuvent, à tout moment, réunir de manière anticipée le Comité de suivi billettique. »

Article 15 : L'annexe C3 « Charte Système Billettique Navigo Transport Publics d'Ile de France » est supprimée et remplacée par l'annexe C3 « Version 2012 - Charte Système Billettique Navigo Transport Publics d'Ile de France » annexée au présent avenant.

Article 16 : Dans le contrat, les mots « taxe professionnelle » sont remplacés par les mots « contribution économique territoriale »

Article 17 : L'article 68 « Fiscalité. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 68 : Fiscalité.**

Article 68-1 : Généralités.

L'Entreprise supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Elle assume seule les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur sous réserve de l'article 68-3.

Article 68-2 Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

Les impôts et taxes sont réglés par l'Entreprise, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. L'Entreprise fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement et les exonérations de ses cotisations auxquels elle peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

La contribution économique territoriale et les taxes foncières sont remboursées par le STIF à « l'euro / l'euro », sur la base des justificatifs des paiements effectués et d'une copie des rôles d'imposition. Le STIF rembourse à l'Entreprise, après vérification, le montant des cotisations nettes des dégrèvements/plafonnements accordés par l'administration fiscale.

Le principe du remboursement à l'euro l'euro ne dégage pas l'Entreprise de sa responsabilité d'établir ses déclarations conformément aux dispositions fiscales en vigueur. Le STIF conserve la

possibilité de contester le montant des remboursements en cas de divergence avec l'entreprise sur les modalités d'application des dispositions fiscales en vigueur.

Cas particulier de la CVAE :

Les modalités de détermination de la base de calcul de la CVAE sont en cours de clarification. Les parties s'engagent à tenir compte de cette clarification. Dans le cas où elle conduirait à constater que la CVAE facturée par l'Entreprise au STIF au titre du présent contrat est surévaluée, l'Entreprise s'engage à rembourser au STIF les montants trop perçus par l'administration fiscale et à réviser les bases de facturations futures. Les demandes de remboursement seront réalisées pour l'année 2012 et les suivantes.

Tous les autres impôts et taxes existant au 31 décembre 2008 et relatifs à la gestion du service sont à la charge de l'Entreprise.

Article 68-3: Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

L'Entreprise ayant la qualité d'exploitant du service est le seul redevable de la TVA due, selon les conditions de droit commun, au titre de l'activité de service public confiée.

Les contributions versées par le STIF sont placées hors du champ d'application de la TVA.

Le montant de taxe sur les salaires qui en découle est pris en compte dans le calcul de la contribution C12 versée par le STIF sur présentation des justificatifs. La taxe sur les salaires due par le STIF à l'entreprise est répartie entre les différents contrats CT2 de l'entreprise au prorata de leur chiffre d'affaires (chiffre d'affaire des CT2 diminué de la taxe sur les salaires).

Sont déduits de la taxe sur les salaires totale de l'entreprise refacturée au STIF pour les contrats CT2 :

- les montants de taxe sur les salaires facturés au STIF dans le cadre d'autres contrats que les contrats CT2.
- Les montants de taxe sur les salaires générés par une autre activité que l'activité des contrats passés avec le STIF. Ces montants de taxe sur les salaires à déduire sont calculés sur la base du prorata du chiffre d'affaires non taxable de ces activités rapporté à la somme des chiffres d'affaires non taxables des contrats CT2, des autres contrats avec le STIF et des autres activités non taxables.

En cas de changement de la doctrine ou de la législation fiscale en matière de TVA et/ou de taxe sur les salaires, les parties conviennent de se rapprocher pour tenir compte de ces changements et aménager le présent contrat sans modification de son équilibre économique. Notamment, toute contestation ou remise en cause opérée par l'Administration Fiscale en matière de TVA ou de taxe sur les salaires sera portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examineront ensemble le bien-fondé des rappels et engageront toutes voies de défense utiles.

Le STIF s'engage à supporter toutes les conséquences financières qui pourraient être mise à la charge des parties, en raison du non assujettissement à la TVA des contributions versées en contrepartie de l'exécution du présent contrat et/ou de l'éventuelle remise en cause du non assujettissement à la TVA desdites contributions.

La taxe sur les salaires induite par le non assujettissement des contributions du STIF à la TVA au titre de la dernière année du contrat fera, si nécessaire, l'objet d'une facture complémentaire à la dernière facture annuelle du contrat.

Article 68-4: Transfert des droits à déduction de la TVA.

- En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.
- Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :
 - la nature et la situation des biens
 - la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise
 - le montant de la taxe correspondant
 - l'identité des parties
 - la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
 - la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
 - la date d'exigibilité de la taxe.

Le STIF adresse une copie de cette attestation au service des impôts dont il dépend.

Au vu des justificatifs fournis par le STIF, l'Entreprise procède sans délai ni différé aux formalités nécessaires à la récupération de cette TVA, soit par imputation sur la taxe due au titre de ses recettes, soit par demande de remboursement formulée auprès de l'administration fiscale compétente.

La taxe ainsi récupérée est reversée au STIF au plus tard le 30 du mois suivant celui du remboursement de la taxe.

Toute contestation ou remise en cause par l'administration fiscale du droit à déduction ou du quantum de la taxe dont il est prétendu à la récupération ou qui aura été restituée est portée sans délai à la connaissance du STIF. Les parties examinent ensemble le bien fondé des rappels et engagent toutes voies de défense utiles.

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par l'entreprise sauf faute ou erreur avérée de sa part. »

Article 18 : L'article 66-2 « Règlement des acomptes mensuels de la contribution C12. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 66-2 règlement des acomptes mensuels de la contribution C12

1. Les acomptes pour la contribution C12 sont versés le 26 de chaque mois sur la base du montant dû au titre de N-1 convenu dans le cadre de la facture annuelle.

Ce montant est actualisé par application cumulée du taux d'inflation prévisionnelle prévu au titre de l'année n et du taux d'inflation prévisionnelle au titre de n+1, prévus dans le projet de loi de finance au titre de n+1.

2. L'échéancier des acomptes pour l'année 2013 est élaboré :

- en fonction d'une estimation convenue entre les parties au titre de 2013 pour la taxe sur les salaires
- en fonction des montants, réactualisés, figurant dans la facture annuelle 2011 au titre de 2011 pour les autres impôts et taxes indexée conformément au point 1 du présent article. »

Article 19 : L'article 43-2 « plan d'investissement du parc . » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 43-2 plan d'investissement du parc

Le parc de véhicules fait l'objet d'un plan d'investissement pour toute la période du contrat, conformément aux Annexes D.2 et D5. L'âge moyen du parc est établi de façon à être inférieur ou égal à 7 ans réels, aucun véhicule ne dépassant l'âge de 15 ans réels hors réserve et 18 ans réels pour les véhicules de réserve.

Les Annexes D2 et D5 définissent le parc utilisé pour l'exploitation de ce réseau et son évolution pour la durée du contrat. Le coût de l'évolution du parc est pris en compte dans la maquette de charges négociées entre le STIF et l'Entreprise.

L'Annexe D.1 fait l'objet d'un envoi annuel au plus tard le 31 janvier de chaque année.

A la demande du STIF, l'Entreprise tient à disposition du STIF tout document relatif à ces informations lui permettant d'effectuer des contrôles. De plus, le STIF a accès à toutes les pièces justificatives permettant de vérifier le bien-fondé et le respect de ce plan d'investissement. »

Article 20 : L'article 46-2 « Véhicules. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 46-2 Véhicules

1. Evolution du plan pluriannuel d'investissement

Trois cas d'évolutions peuvent être envisagés, sachant que les demandes d'évolutions du parc au titre de l'année N doivent être communiquées au plus tard le 30 juin N-1 :

1^{er} cas : Pas de modification des renouvellements de véhicules prévus à iso-offre.

A défaut de demande déposée avant le 30 juin, le plan d'investissement contractualisé au titre de l'année N est réputé validé et peut être engagé par l'entreprise, suivant ce qui est prévu aux annexes D2, D5, F4 bis.

2nd cas : Modification des renouvellements à iso-coût

Si l'Entreprise demande une modification du plan d'investissement de l'année N, elle fournit au STIF :

- Une explication de la demande de modification
- Une annexe D2 modifiée au format informatique modifiable.
- Une annexe D5 modifiée au format informatique modifiable.

Le STIF s'engage à examiner cette demande sous un délai de 4 mois. Passé ce délai, la réponse du STIF est réputée négative.

En cas d'accord du STIF, l'Entreprise n'est autorisée à engager des investissements qu'à compter de la réception du courrier du STIF.

3^{eme} cas : Modification du plan pluriannuel d'investissement pour évolution de l'offre

Cette demande a le même contenu que dans le 2nd cas du présent article ; elle est examinée simultanément au projet d'évolution d'offre lui-même.

Dans ce cas, l'Entreprise n'est autorisée à engager des investissements qu'à compter de la notification de l'avenant.

2. Niveau d'équipement des véhicules.

Le niveau d'équipement des véhicules est celui décidé conjointement par le STIF et l'Entreprise, il est précisé dans l'annexe F7 et correspond au coût spécifié en annexe D5.

Il ne peut pas y avoir dégradation du niveau d'équipement et du gabarit défini par le STIF et l'Entreprise. »

Article 21 : L'article 66-5 « Règlement des subventions véhicules. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 66-5 Règlement des subventions véhicules »

Les subventions actualisées véhicules sont versées dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier complet.

En cas de non-respect de ce calendrier de versement par le STIF, celui-ci verse des intérêts de retard, sur la base du nombre de jours de retard et du taux EONIA connu à la date de la facturation. »

Article 22 : Le point 3 de l'article 67-1 « indexation » est annulé et remplacé par :

« 67-1-3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante »

avec $S_n = S_{n_0} \times K3_n$; avec

$$K3_n = \left(\frac{IPA \& A_n}{IPA \& A_0} \right)$$

Avec

S_{n_0} = forfait contractuel de subvention exprimé en euros 2008 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués dans l'annexe F4bis

IPA&A : IP de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars, (indices mensuels) (www.indices.insee.fr ; identifiant : - 1559272)

Avec $IPA\&A_0 = 104,27$ (valeur moyenne entre juillet 2007 et juin 2008)

$IPA\&A_n$ = indice de décembre n-1

L'année n correspond à la date contractuelle d'entrée dans le parc. »

Article 23 : L'article 79-3 point 2 « Matériel roulant. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 79-3 2) Matériel Roulant »

Le STIF ou le successeur éventuel de l'Entreprise, rachète à l'Entreprise tout ou partie du matériel roulant qu'il jugerait nécessaire à l'exploitation, à sa valeur contractuelle nette des amortissements contractuels, minorée de la quote-part des subventions qui restent à reprendre.

Ainsi, l'Entreprise restitue au STIF la part des subventions qui lui ont été versées et non reprises en fin de contrat.

Deux mois avant la fin du contrat, un expert, désigné en commun accord entre le STIF et l'Entreprise, détermine :

- i. la valeur marchande théorique du parc compte tenu de son niveau d'équipement et de son âge et du kilométrage,
- ii. La valeur marchande réelle du parc qu'il examine

Si la valeur réelle est inférieure à la valeur théorique, l'Entreprise verse la différence au STIF (ou cette somme est déduite du reste à payer par le STIF ou le candidat retenu) ; en cas de mauvais entretien, le STIF a également la possibilité de percevoir cette somme ET de ne pas reprendre les véhicules (ni le STIF ni le candidat retenu ne paient la valeur résiduelle figurant dans le plan d'investissement).

L'Entreprise ne peut en aucun cas, refuser ou s'opposer de quelque manière que ce soit à la reprise du matériel décidée par le STIF.

Ce régime s'applique également à l'ensemble des équipements embarqués. ».

Article 24 : Le point 1 de l'article 81 « Reprise des autres contrats et engagements de l'Entreprise. » est supprimé et remplacé comme suit :

« **81-1.** Dans un délai d'un an avant le terme du contrat, l'Entreprise adresse au STIF copie de l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation du service de référence et susceptibles d'être poursuivis au-delà du terme du contrat.

Elle lui adresse en particulier les baux immobiliers conclus par l'Entreprise pour les biens nécessaires à la réalisation du service de référence.

En cas de cessation du présent contrat (échéance normale ou anticipée), pour quelque cause que ce soit, le STIF se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix.

Cette faculté ouverte au STIF ou à un éventuel successeur devra néanmoins tenir compte, pour ce qui concerne les baux immobiliers, de la spécificité de chaque dépôt bus, et notamment de leur affectation, en tout ou partie, pour la réalisation du service de référence

Le STIF notifie sa décision à l'Entreprise et à son cocontractant dans un délai de 2 mois à compter de la date de notification de la résiliation ou 9 mois avant l'échéance du contrat.

Ce régime s'applique également aux contrats de location et de crédit-bail concernant les véhicules. »

Article 25 : Le premier aliéna de l'article 67-2 « Règlement de la facture annuelle » est supprimé et remplacé par l'alinéa suivant :

« Au 31 mars de l'année n+1 au plus tard, l'Entreprise transmet au STIF la maquette de facture annuelle. Après sa vérification par le STIF, l'Entreprise communique sa facture annuelle. La maquette de facture annuelle et la facture annuelle font apparaître pour l'ensemble des éléments constituant la contribution définitive du STIF après actualisation les éléments suivants : »

Article 26 : L'article 84 « points particuliers. » est supprimé et remplacé comme suit :

« Article 84 Points particuliers

Les annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre le STIF et l'Entreprise, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant au présent contrat sont :

- Annexe A.2: Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions
- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6 Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

- Annexe B.1: Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2: Synthèse
- Annexe B.3: Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6: Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7: Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.9 Application de la norme SIRI en Ile-de-France

- Annexe C.6: Réseau de dépositaires

- Annexe C.7: Réseau d'Agences

- Annexe D.1: Etat du parc de véhicules

- Annexe D.2: Plan d'investissement

- Annexe D.3: Etat des lieux et inventaire

Annexe D4 : Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule

Annexe D5 : Plan d'investissement détaillé et âge de parc

- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les comptages

- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle

- Annexe F.1: Marques

- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)

- Annexe F7 : prescriptions relatives à l'équipement des véhicules »

Article 27 :

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 28 :

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,

Annexe à la délibération n° 2012/0192

Séance du 11 juillet 2012

CLÉS DE PARTAGE DE LA PART DEVOLUE AUX OPERATEURS PRIVES DES RECETTES TARIFAIRES DES FORFAITS ET VALEUR DES CONTRIBUTIONS C16 ET C17.

1) Partage de la part dévolue aux opérateurs privés des recettes tarifaires des forfaits.

La part dévolue aux opérateurs privés des recettes tarifaires des forfaits Mobilis, Ticket Jeune Week End et, à compter du 1^{er} janvier 2013, des forfaits Navigo et Solidarité Transport, est répartie entre les contrats de type 2 sur la base des « clés de partage Navigo » précisées dans le tableau ci-dessous.

La part dévolue aux opérateurs privés des recettes tarifaires des forfaits ImagineR est répartie entre les contrats de type 2 sur la base des « clés de partage ImagineR » précisées dans le tableau ci-dessous.

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage Imagine R	Clé de partage Navigo
Acheres-Conflans	042	042-212	1,096%	0,999%
AERIAL	062	062-062	0,443%	0,468%
AERIAL	062	062-214	0,000%	0,012%
Albatrans	043	043-291	1,459%	3,356%
Apolo	048	048-101	1,696%	0,886%
Arlequin et Plateau Briard	095	095-003	0,268%	0,023%
Arlequin et Plateau Briard	095	095-040	0,784%	0,570%
Arpajonnais	083	083-010	0,020%	0,011%
Arpajonnais	083	083-018	0,000%	0,022%
Arpajonnais	083	083-055	0,042%	0,028%
Arpajonnais	083	083-068	0,181%	0,038%
Aubergenville	037	037-111	0,130%	0,115%
Bassin de Gonesse	055	055-050	0,391%	0,747%
Bassin de Milly-la-Forêt	077	077-084	0,360%	0,082%
BORD DE L'EAU	056	056-002	0,618%	0,490%
Bus en Seine	045	045-019	0,989%	1,633%
Centre Essonne	104	104-400	5,038%	5,410%
Chatelet en Brie - Pays de Seine	085	085-062	0,145%	0,026%
Claye-Souilly	089	089-054	0,487%	0,345%
COMETE	057	057-062	0,206%	0,028%
COMETE	057	057-208	0,333%	0,022%

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage Imagine R	Clé de partage Navigo
Desserte longue Sud Ile-de-France	098	098-010	0,047%	0,024%
Desserte longue Sud Ile-de-France	098	098-055	0,263%	0,423%
Deux Rives de Seine	021	021-052	1,513%	1,178%
Dourdannais	061	061-013	0,371%	0,046%
Dourdannais	061	061-068	0,075%	0,008%
Dourdannais	061	061-085	0,000%	0,023%
Entre Seine et Forêts	019	019-012	0,325%	0,451%
Est Seine Marne et Montois	039	039-228	0,500%	0,160%
Etampois	080	080-010	0,131%	0,069%
Etampois	080	080-068	0,134%	0,140%
Etampois	080	080-073	0,000%	0,019%
Gagny-Le Bourget-Drancy	102	102-233	0,000%	0,043%
Gagny-Le Bourget-Drancy	102	233-233	0,000%	0,007%
Goëlys	006	006-014	1,491%	0,932%
Goussainville	008	008-014	0,692%	1,265%
Grand Morin	032	032-067	0,771%	0,947%
Grand'R	009	009-014	0,943%	0,563%
Haut Val d'oise	016	016-014	0,594%	0,295%
Haut Val d'oise	016	016-030	0,015%	0,015%
Houdanais	040	040-005	1,322%	0,142%
Houdanais	040	040-057	0,272%	0,019%
Interurbain de Rambouillet	028	028-013	2,825%	0,394%
Interurbain de Rambouillet	028	028-036	0,044%	0,008%
Interurbain de Rambouillet	028	028-039	0,061%	0,003%
La Bassée	036	036-210	0,101%	0,077%
Lac de l'Essonne	100	100-055	0,751%	0,957%
Lacs de l'Essonne	100	100-070	0,323%	0,102%
LE PALADIN	090	090-020	0,314%	0,515%
Les Mureaux (Urbain)	022	022-011	0,327%	0,353%
Les Ulis - Massy - Saclay	047	047-006	0,909%	2,180%
Les Ulis - Massy - Saclay	047	047-039	0,321%	0,215%
Ligne pôle à pôle 233.233.702	101	101-233	0,000%	0,039%
Maisons-Laffitte-Mesnil Le Roi	026	026-212	0,391%	0,290%
Marne et Seine	034	034-045	1,679%	2,158%
Mitry	010	010-014	0,869%	0,484%
Mobilien CIF 014.014.093	079	079-014	0,005%	0,069%
Mobilien CIF 014.195.002	078	078-014	0,232%	0,408%
Mobilien CTCOP 244.244.001	092	092-244	0,162%	2,467%
Mobilien Devillairs 004.004.019	068	068-004	0,023%	0,112%

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage ImagineR	Clé de partage Navigo
Mobilien Hourtoule 027.328.078	105	105-027	0,364%	0,244%
Mobilien SAVAC 039.039.307	076	076-039	0,000%	0,153%
Mobilien TIMBUS 251.195.004	072	072-251	0,942%	0,329%
Mobilien Transdev 067.067.062	069	069-067	0,005%	0,080%
Mobilien Véolia 011 011 019	050	050-011	0,121%	0,153%
Mobilien Véolia 012 012 001	051	051-012	0,189%	0,189%
Mobilien Véolia 012 012 016	052	052-012	0,093%	0,403%
Mobilien Véolia 015 242 004	054	054-015	0,079%	0,182%
Mobilien Véolia 052 052 080	053	053-052	0,218%	0,618%
Mobilien Veolia Transport 065.065.050	097	097-065	0,069%	0,270%
Mobilien Veolia Transport 212.195.018	070	070-212	0,071%	0,359%
Mobilien Veolia Transport 212.212.003	071	071-212	0,031%	0,049%
Mobilien Veolia Transport restructurée 040.040.02	096	096-040	0,391%	0,252%
Nord - Hurepoix - Essonne	082	082-010	0,017%	0,020%
Nord - Hurepoix - Essonne	082	082-055	0,919%	0,846%
Orgebus - Genovebus	099	099-002	0,000%	0,001%
Orgebus - Genovebus	099	099-010	0,479%	0,835%
Orgebus - Genovebus	099	099-018	0,000%	0,114%
Orgebus - Genovebus	099	099-055	0,636%	0,459%
Orgebus - Genovebus	099	099-227	0,181%	0,368%
Parisis	013	013-030	1,038%	0,762%
Pays de Limours	103	103-039	0,436%	0,193%
Pays de l'Ourcq	027	027-067	0,472%	0,292%
Pays de Meaux	031	031-014	0,042%	0,029%
Pays de Meaux	031	031-067	1,723%	1,470%
Pays Fertois	030	030-067	0,595%	0,321%
Pep's	035	035-051	2,393%	2,211%
Périurbain de Mantes	033	033-057	2,055%	0,587%
Périurbain de Mantes	033	033-092	0,001%	0,328%
Plaine de Versailles	023	023-015	1,317%	0,210%
Plaine de Versailles	023	023-027	1,873%	1,471%
Poissy Aval	020	020-015	1,409%	1,095%
Poissy Aval	020	020-057	0,001%	0,203%
Pôle à pôle 065.487.077	065	065-065	0,061%	0,060%
Pôle à pôle CTVM I 057.057.022	075	075-057	0,087%	0,156%

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage ImagineR	Clé de partage Navigo
R'Bus	004	004-016	1,942%	3,106%
Réseau du Canton de Perthes en Gatinais	063	063-063	0,300%	0,060%
Réseau du Vexin	025	025-011	0,151%	0,036%
Réseau du Vexin	025	025-025	0,881%	0,203%
Scolaire Est Yvelines	091	091-213	0,562%	0,043%
SEAPFA	011	011-014	1,496%	2,322%
Seine Essonne	066	066-024	0,389%	0,323%
Seine Sénart Bus	060	060-021	1,083%	1,061%
Seine Sénart Bus	060	060-045	0,161%	0,213%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Procars	073	073-228	0,512%	0,753%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Transdev	074	074-051	0,814%	1,807%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Transdev	093	093-097	0,750%	0,866%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Veolia	094	094-054	0,201%	0,276%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Veolia	094	094-062	0,046%	0,107%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Veolia	094	094-064	0,467%	0,608%
Sénart Bus	005	005-065	2,678%	2,393%
Si t'bus/ RN4	064	064-003	1,031%	0,544%
Situs	046	046-010	1,015%	1,147%
SIYONNE	058	058-208	0,413%	0,178%
SIYONNE	058	058-228	0,018%	0,001%
Sol'R	087	087-003	0,370%	0,133%
Sqybus	049	049-039	0,005%	0,398%
Sqybus	049	049-230	4,910%	4,762%
St Germain-en-Laye	018	018-012	0,703%	0,813%
St Remy les Chevreuse	017	017-039	0,417%	0,147%
STILL	059	059-064	0,978%	0,151%
STILL	059	059-208	0,011%	0,004%
STIVO	003	003-030	0,058%	0,004%
STIVO	003	003-059	5,153%	5,915%
Tam Limay	041	041-005	0,014%	0,100%
Tam Limay	041	041-350	1,788%	1,274%
TRA	001	001-293	3,064%	6,795%
Tram (Mèlibus)	007	007-066	1,759%	1,910%
TRAMY élargi	084	084-097	0,788%	0,214%
TRAVERCIEL	067	067-213	0,314%	0,438%
Urbain de Rambouillet	029	029-013	0,315%	0,286%

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage ImagineR	Clé de partage Navigo
Val de Seine	024	024-011	1,063%	0,283%
Val d'Essonne	081	081-010	0,266%	0,076%
Val d'Essonne	081	081-018	0,000%	0,060%
Val d'Essonne	081	081-024	0,287%	0,080%
Val d'Yerres	086	086-045	0,800%	1,222%
Valbus Elargi	014	014-030	0,799%	0,673%
Valbus Elargi	014	014-038	0,199%	0,175%
Vallée de l'Oise	038	038-025	0,150%	0,143%
Vallée de l'Oise	038	038-030	0,199%	0,003%
Valmy	044	044-016	1,252%	1,209%
Valoise	015	015-030	1,192%	1,737%
Vélizy	002	002-004	0,485%	1,312%
Versailles Grand Parc	012	012-027	0,300%	0,164%
Versailles Grand Parc	012	012-039	0,505%	0,680%
Versailles Grand Parc	012	012-056	4,617%	4,347%
Yerres - Brie Centrale	088	088-097	0,540%	0,075%
		088-088	0,000%	0,142%

La part dévolue aux opérateurs privés des recettes tarifaires des forfaits Paris Visite est répartie entre les contrats de type 2 sur la base des « clés de partage Paris Visite » précisées dans le tableau ci-dessous.

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage Paris Visite
AERIAL	062	062-062	22%
Versailles Grand Parc	012	012-056	78%

2) Montants des contributions C16 et C17.

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Acheres-Conflans	042	042-212	1 229 €	2 423 €	2 530 €	2 340 €
AERIAL	062	062-062	496 €	1 006 €	1 186 €	1 096 €
AERIAL	062	062-214	0 €	5 €	32 €	29 €
Albatrans	043	043-291	1 635 €	4 077 €	8 497 €	7 857 €
Apolo	048	048-101	1 900 €	3 470 €	2 244 €	2 075 €
Arlequin et Plateau Briard	095	095-003	301 €	500 €	58 €	54 €
Arlequin et Plateau Briard	095	095-040	879 €	1 673 €	1 444 €	1 335 €
Arpajonnais	083	083-010	22 €	41 €	27 €	25 €
Arpajonnais	083	083-018	0 €	9 €	57 €	53 €
Arpajonnais	083	083-055	47 €	89 €	72 €	67 €
Arpajonnais	083	083-068	203 €	347 €	97 €	90 €
Aubergenville	037	037-111	145 €	285 €	292 €	270 €
Bassin de Gonesse	055	055-050	439 €	1 029 €	1 892 €	1 750 €
Bassin de Milly-la-Forêt	077	077-084	403 €	691 €	208 €	192 €
BORD DE L'EAU	056	056-002	693 €	1 336 €	1 240 €	1 146 €
Bus en Seine	045	045-019	1 108 €	2 493 €	4 134 €	3 823 €
Centre Essonne	104	104-400	5 646 €	11 478 €	13 698 €	12 666 €
Chatelet en Brie - Pays de Seine	085	085-062	162 €	276 €	67 €	62 €
Claye-Souilly	089	089-054	546 €	1 035 €	875 €	809 €
COMETE	057	057-062	231 €	388 €	70 €	65 €
COMETE	057	057-208	374 €	618 €	55 €	51 €
Desserte longue Sud Ile-de-France	098	098-010	52 €	96 €	62 €	57 €
Desserte longue Sud Ile-de-France	098	098-055	295 €	659 €	1 071 €	991 €
Deux Rives de Seine	021	021-052	1 696 €	3 260 €	2 984 €	2 759 €
Dourdannais	061	061-013	416 €	697 €	116 €	107 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Dourdannais	061	061-068	84 €	140 €	21 €	20 €
Dourdannais	061	061-085	0 €	10 €	58 €	54 €
Entre Seine et Forêts	019	019-012	364 €	783 €	1 141 €	1 055 €
Est Seine Marne et Montois	039	039-228	560 €	980 €	406 €	375 €
Etampois	080	080-010	147 €	269 €	176 €	162 €
Etampois	080	080-068	151 €	304 €	354 €	327 €
Etampois	080	080-073	0 €	8 €	47 €	44 €
Gagny-Le Bourget-Drancy	102	102-233	0 €	18 €	110 €	102 €
Gagny-Le Bourget-Drancy	102	233-233	0 €	3 €	16 €	15 €
Goëlys	006	006-014	1 672 €	3 116 €	2 360 €	2 182 €
Goussainville	008	008-014	776 €	1 796 €	3 203 €	2 962 €
Grand Morin	032	032-067	864 €	1 806 €	2 397 €	2 216 €
Grand'R	009	009-014	1 057 €	1 960 €	1 425 €	1 318 €
Haut Val d'oise	016	016-014	665 €	1 208 €	748 €	692 €
Haut Val d'oise	016	016-030	17 €	34 €	37 €	34 €
Houdanais	040	040-005	1 482 €	2 475 €	360 €	333 €
Houdanais	040	040-057	305 €	506 €	49 €	45 €
Interurbain de Rambouillet	028	028-013	3 166 €	5 326 €	998 €	922 €
Interurbain de Rambouillet	028	028-036	50 €	85 €	21 €	20 €
Interurbain de Rambouillet	028	028-039	68 €	112 €	9 €	8 €
La Bassée	036	036-210	113 €	217 €	194 €	180 €
Lac de l'Essonne	100	100-055	841 €	1 774 €	2 422 €	2 240 €
Lacs de l'Essonne	100	100-070	361 €	632 €	257 €	238 €
LE PALADIN	090	090-020	352 €	790 €	1 305 €	1 206 €
Les Mureaux (Urbain)	022	022-011	367 €	747 €	894 €	827 €
Les Ulis - Massy - Saclay	047	047-006	1 019 €	2 577 €	5 519 €	5 103 €
Les Ulis - Massy - Saclay	047	047-039	360 €	676 €	544 €	503 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Ligne pôle à pôle 233.233.702	101	101-233	0 €	16 €	99 €	91 €
Maisons-Laffitte-Mesnil Le Roi	026	026-212	438 €	837 €	735 €	680 €
Mitry	010	010-014	974 €	1 791 €	1 226 €	1 134 €
Mobilien CIF 014.014.093	079	079-014	6 €	39 €	174 €	161 €
Mobilien CIF 014.195.002	078	078-014	260 €	596 €	1 033 €	955 €
Mobilien CTCOP 244.244.001	092	092-244	181 €	1 333 €	6 248 €	5 777 €
Mobilien Devillairs 004.004.019	068	068-004	25 €	88 €	283 €	262 €
Mobilien Hourtoule 027.328.078	105	105-027	408 €	767 €	618 €	572 €
Mobilien SAVAC 039.039.307	076	076-039	0 €	64 €	388 €	359 €
Mobilien TIMBUS 251.195.004	072	072-251	1 056 €	1 860 €	832 €	770 €
Mobilien Transdev 067.067.062	069	069-067	6 €	43 €	203 €	188 €
Mobilien Véolia 011 011 019	050	050-011	135 €	285 €	388 €	359 €
Mobilien Véolia 012 012 001	051	051-012	212 €	425 €	479 €	443 €
Mobilien Véolia 012 012 016	052	052-012	104 €	339 €	1 019 €	943 €
Mobilien Véolia 015 242 004	054	054-015	88 €	220 €	460 €	425 €
Mobilien Véolia 052 052 080	053	053-052	244 €	658 €	1 565 €	1 447 €
Mobilien Veolia Transport 065.065.050	097	097-065	77 €	239 €	683 €	631 €
Mobilien Veolia Transport 212.195.018	070	070-212	79 €	280 €	910 €	842 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Mobilier Veolia Transport 212.212.003	071	071-212	34 €	77 €	125 €	116 €
Mobilier Veolia Transport restructurée 040.040.02	096	096-040	438 €	820 €	639 €	591 €
Nord - Hurepoix - Essonne	082	082-010	19 €	39 €	52 €	48 €
Nord - Hurepoix - Essonne	082	082-055	1 030 €	2 035 €	2 142 €	1 981 €
Orgebus - Genovebus	099	099-002	0 €	1 €	3 €	3 €
Orgebus - Genovebus	099	099-010	537 €	1 227 €	2 113 €	1 954 €
Orgebus - Genovebus	099	099-018	0 €	48 €	290 €	268 €
Orgebus - Genovebus	099	099-055	713 €	1 355 €	1 161 €	1 074 €
Orgebus - Genovebus	099	099-227	202 €	484 €	931 €	861 €
Paris	013	013-030	1 164 €	2 217 €	1 930 €	1 784 €
Pays de Limours	103	103-039	489 €	878 €	490 €	453 €
Pays de l'Ourcq	027	027-067	529 €	985 €	739 €	683 €
Pays de Meaux	031	031-014	47 €	89 €	74 €	68 €
Pays de Meaux	031	031-067	1 931 €	3 766 €	3 723 €	3 443 €
Pays Fertois	030	030-067	667 €	1 223 €	813 €	752 €
Pep's	035	035-051	2 682 €	5 301 €	5 598 €	5 176 €
Périurbain de Mantes	033	033-057	2 303 €	4 001 €	1 487 €	1 375 €
Périurbain de Mantes	033	033-092	1 €	140 €	831 €	768 €
Plaine de Versailles	023	023-015	1 476 €	2 494 €	531 €	491 €
Plaine de Versailles	023	023-027	2 100 €	4 041 €	3 724 €	3 443 €
Poissy Aval	020	020-015	1 579 €	3 034 €	2 773 €	2 564 €
Poissy Aval	020	020-057	1 €	87 €	514 €	475 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Pôle à pôle 065.487.077	065	065-065	68 €	137 €	153 €	141 €
Pôle à pôle CTVMI 057.057.022	075	075-057	97 €	224 €	394 €	365 €
R'Bus	004	004-016	2 176 €	4 854 €	7 865 €	7 273 €
Réseau du Canton de Perthes en Gatinais	063	063-063	336 €	573 €	153 €	141 €
Réseau du Vexin	025	025-011	169 €	291 €	90 €	83 €
Réseau du Vexin	025	025-025	987 €	1 695 €	515 €	476 €
Scolaire Est Yvelines	091	091-213	630 €	1 045 €	110 €	101 €
SEAPFA	011	011-014	1 676 €	3 709 €	5 881 €	5 437 €
Seine Essonne	100	100-024	436 €	846 €	818 €	756 €
Seine Sénart Bus	060	060-021	1 214 €	2 425 €	2 685 €	2 483 €
Seine Sénart Bus	060	060-045	180 €	383 €	539 €	499 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEEN Procars	073	073-228	574 €	1 253 €	1 908 €	1 764 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEEN Transdev	074	074-051	912 €	2 247 €	4 575 €	4 230 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEEN/Transdev	093	093-097	841 €	1 734 €	2 192 €	2 027 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEEN/Veolia	094	094-054	225 €	483 €	698 €	645 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEEN/Veolia	094	094-062	51 €	128 €	270 €	250 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEEN/Veolia	094	094-064	523 €	1 108 €	1 539 €	1 423 €
Sénart Bus	005	005-065	3 001 €	5 899 €	6 060 €	5 604 €
Si t'bus / RN4	064	064-003	1 156 €	2 112 €	1 376 €	1 273 €
Situs	046	046-010	1 138 €	2 337 €	2 905 €	2 686 €
SIYONNE	058	058-208	463 €	830 €	452 €	417 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
SIYONNE	058	058-228	21 €	34 €	3 €	3 €
sol'R	087	087-003	415 €	732 €	338 €	312 €
Sqybus	049	049-039	6 €	177 €	1 008 €	932 €
Sqybus	049	049-230	5 504 €	10 973 €	12 058 €	11 150 €
St Germain-en-Laye	018	018-012	788 €	1 626 €	2 058 €	1 903 €
St Remy les Chevreuse	017	017-039	468 €	824 €	372 €	344 €
STILL	059	059-064	1 097 €	1 851 €	382 €	353 €
STILL	059	059-208	13 €	22 €	10 €	9 €
STIVO	003	003-030	65 €	107 €	10 €	9 €
STIVO	003	003-059	5 776 €	11 902 €	14 977 €	13 848 €
Tam Limay	041	041-005	16 €	68 €	253 €	234 €
Tam Limay	041	041-350	2 004 €	3 802 €	3 225 €	2 982 €
TRA	001	001-293	3 434 €	8 455 €	17 205 €	15 909 €
Tram (Mèlibus)	007	007-066	1 971 €	4 017 €	4 837 €	4 473 €
TRAMY élargi	084	084-097	884 €	1 530 €	541 €	500 €
TRAVERCIEL	067	067-213	352 €	758 €	1 109 €	1 025 €
Urbain de Rambouillet	029	029-013	353 €	696 €	723 €	669 €
Val de Marne	034	034-045	1 882 €	3 975 €	5 464 €	5 052 €
Val de Seine	024	024-011	1 191 €	2 061 €	718 €	664 €
Val d'Essonne	081	081-010	298 €	517 €	191 €	177 €
Val d'Essonne	081	081-018	0 €	25 €	152 €	140 €
Val d'Essonne	081	081-024	321 €	557 €	202 €	187 €
Val d'Yerres	086	086-045	897 €	1 976 €	3 095 €	2 862 €
Valbus Elargi	014	014-030	896 €	1 743 €	1 704 €	1 576 €
Valbus Elargi	014	014-038	223 €	437 €	442 €	409 €
Vallée de l'Oise	038	038-025	168 €	334 €	362 €	335 €
Vallée de l'Oise	038	038-030	223 €	364 €	9 €	8 €
Valmy	044	044-016	1 404 €	2 796 €	3 061 €	2 830 €
Valoise	015	015-030	1 336 €	2 909 €	4 399 €	4 068 €
Vélizy	002	002-004	544 €	1 438 €	3 321 €	3 071 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Versailles Grand Parc	012	012-027	336 €	617 €	414 €	383 €
Versailles Grand Parc	012	012-039	566 €	1 208 €	1 721 €	1 591 €
Versailles Grand Parc	012	012-056	5 174 €	10 262 €	11 008 €	10 178 €
Yerres - Brie Centrale	088	088-097	606 €	1 019 €	190 €	176 €
		088-088	0 €	60 €	360 €	332 €

Les contributions C16 et C17 au titre de 2012 sont acquittées dans le cadre de la facture annuelle 2012 à communiquer par chaque entreprise en 2013.

ANNEXE C8
CLES DE REPARTITION DES RECETTES DIRECTES POUR LES TITRES COMMUNS APPLICABLES A PARTIR DE 1^{ER} JANVIER 2013

1- Navigo annuel, mois, semaine et Forfaits Solidarité Transport mois, semaine.

	Forfaits Navigo et Solidarité Transport		
	SNCF	RATP	Opérateurs privés
1-2	0,029	0,971	0,000
1-3	0,194	0,800	0,006
1-4	0,482	0,482	0,036
1-5	0,707	0,247	0,046
2-3	0,081	0,914	0,005
2-4	0,269	0,649	0,082
2-5	0,547	0,153	0,300
3-4	0,306	0,528	0,166
3-5	0,695	0,164	0,141
4-5	0,532	0,066	0,402

Les recettes directes des forfaits Navigo (annuel, mois, semaine) et Solidarité Transport (mois, semaine) sont réparties entre les opérateurs privés de transport par leur mandataire en fonction de l'usage des forfaits Navigo sur leurs réseaux respectifs.

2- Forfaits Imagine R Scolaire et Etudiant.

	Forfaits Imagine R Scolaire			Forfaits Imagine R Etudiant		
	SNCF	RATP	Opérateurs privés	SNCF	RATP	Opérateurs privés
1-2	0,062	0,937	0,001	0,097	0,901	0,002
1-3	0,200	0,798	0,002	0,221	0,776	0,003
1-4	0,512	0,428	0,060	0,474	0,488	0,038
1-5	0,625	0,261	0,114	0,662	0,280	0,058
2-3	0,108	0,883	0,009	0,175	0,800	0,025
2-4	0,108	0,883	0,009	0,175	0,800	0,025
2-5	0,474	0,104	0,422	0,560	0,175	0,265
3-4	0,263	0,465	0,272	0,345	0,506	0,149
3-5	0,474	0,104	0,422	0,560	0,175	0,265
4-5	0,391	0,152	0,457	0,473	0,200	0,327

Les recettes directes des forfaits Imagine R (Scolaire et Etudiant) sont réparties entre les opérateurs privés de transport par leur mandataire en fonction de l'usage des forfaits Imagine R Scolaire sur leurs réseaux respectifs.

3- Forfaits Mobilis et Ticket Jeune week-end.

	Forfaits Mobilis		
	SNCF	RATP	Opérateurs privés
1-2	0,031	0,969	0
1-3	0,191	0,804	0,005
1-4	0,517	0,463	0,020
1-5	0,742	0,238	0,020

	Forfaits Tickets Jeune Week End		
	SNCF	RATP	Opérateurs privés
1-3	0,192	0,805	0,003
1-5	0,685	0,238	0,077
3-5	0,667	0,083	0,250

Les recettes directes des forfaits Mobilis et Ticket Jeune Week End (annuel, mois, semaine) et Solidarité Transport (mois, semaine) sont réparties entre les opérateurs privés de transport par leur mandataire en fonction de l'usage des forfaits Navigo sur leur réseaux respectifs.

4- Forfait Paris Visite.

		Paris Visite							
		SNCF		RATP		Orlyval		Opérateurs privés	
		Adultes	Enfants	Adultes	Enfants	Adultes	Enfants	Adultes	Enfants
1 jour	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,151	0,210	0,452	0,760	0,389	0,009	0,008	0,021
2 jours	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,154	0,162	0,754	0,809	0,074	0,010	0,018	0,019
3 jours	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,248	0,251	0,715	0,722	0,020	0,010	0,017	0,017
5 jours	1-3	0,100	0,100	0,900	0,900	0	0	0	0
	1-5	0,346	0,348	0,618	0,624	0,020	0,010	0,016	0,018

Les recettes directes des forfaits Paris Visite sont réparties entre les opérateurs privés de transport par leur mandataire.

5- Forfaits Congrès.

		Forfaits Congrès		
		SNCF	RATP	Opérateurs privés
2 jours	1-2 Paris	0,010	0,990	0
	1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
	1-3	0,229	0,771	0
	1-4	0,820	0,180	0
	1-5	0,024	0,976	0
3 jours	1-2 Paris	0,010	0,990	0
	1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
	1-3	0,229	0,771	0
	1-4	0,827	0,173	0
	1-5	0,028	0,972	0
4 jours	1-2 Paris	0,010	0,990	0
	1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
	1-3	0,229	0,771	0
	1-4	0,811	0,189	0
	1-5	0,028	0,972	0
5 jours	1-2 Paris	0,010	0,990	0
	1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
	1-3	0,229	0,771	0
	1-4	0,832	0,168	0
	1-5	0,030	0,970	0
7 jours	1-2 Paris	0,010	0,990	0
	1-2 Stade de France	0,632	0,368	0
	1-3	0,229	0,771	0
	1-4	0,835	0,165	0
	1-5	0,032	0,968	0

6- Cartes Améthyste gratuite, demi tarif, et Emeraude.

	AMETHYSTE GRATUITE			AMETHYSTE 1/2 TARIF		
	SNCF	RATP	Opérateurs privés TRA	SNCF	RATP	Opérateurs privés OPTILE
75	0,204	0,796	0			
92	0,174	0,826	0			
93	0,120	0,847	0,033			
94	0,182	0,818	0			
78	0,714	0,286	0	0,714	0,286	0
91	0,396	0,604	0	0,396	0,604	0
95	0,638	0,362	0	0,638	0,362	0
77	0,638	0,362	0	0,714	0,286	0
EMERAUDE	0,019	0,981	0			

7- Cartes Rubis.

	SNCF	RATP	Opérateurs privés
94	0	0	1
78	0	0	1
91	0	0	1
95	0	0	1
77	0	0	1

Les recettes directes des cartes Rubis sont réparties entre les opérateurs privés de transport par leur mandataire.

8- Part urbaine (U') du billet Paris-Banlieue (BU).

Part U' du BU		
SNCF	RATP	Opérateurs privés
0,216	0,784	0

9- Tickets t+

La part des recettes directes au titre du ticket t+ attribuée à un réseau exploité par une entreprise privée dans le cadre d'un contrat de type 2 :

- pour les t+ plein tarif extraits de carnet, est égale au nombre de premières validations réalisées avec un t+ plein tarif extrait de carnet divisé par 0.98 et multiplié par le prix du t+ plein tarif extrait de carnet ;
- pour les t+ demi tarif extraits de carnet, est égale au nombre de premières validations réalisées avec un t+ demi tarif extrait de carnet divisé par 0.98 et multiplié par le prix du t+ demi tarif extrait de carnet ;
- pour les t+ à l'unité, est égale au nombre de premières validations réalisées avec un t+ à l'unité divisé par 0.98 et multiplié par le prix du t+ plein tarif extrait de carnet.

Le coefficient de 0.98 vise à prendre en compte le stock mort.

Les recettes directes au titre du ticket t+, diminuées de la part revenant aux opérateurs privés déterminée selon les principes détaillés au précédent paragraphe, sont partagées entre la RATP et la SNCF sur la base des clés de partage indiquées dans le tableau ci-dessous :

	Tickets t+ exclusion faite de la part revenant aux opérateurs privés	
	SNCF	RATP
Tickets t+ à l'unité	0,014	0,986
Tickets t+ en carnet plein tarif	0,014	0,986
Tickets t+ en carnet demi tarif	0,014	0,986

10- Ticket d'accès à bord.

Les recettes des tickets d'accès à bord des bus reviennent à 100% à l'entreprise qui les vend.

11- Carte Scolaire Bus lignes régulières.

Les recettes des Cartes Scolaires Bus lignes régulières reviennent à 100% à l'entreprise qui les vend.

12- Autres titres

	SNCF	RATP	Opérateurs privés
Pompiers	0,038	0,962	0
Orlybus	0	1,000	0
Roissybus	0	1,000	0
Disney	0,018	0,982	0
Police	0,668	0,332	0
ONAC	1	0	0

- Billets B, BUB et part banlieue des billets BU :
 - Les recettes des billets origine-destination B (banlieue-banlieue), BUB (banlieue-Paris-banlieue) et la part banlieue des billets BU reviennent à l'entreprise qui effectue le service.
- Fête de la musique :

Ventes réalisées par la RATP :

- 6.8% des recettes collectés reviennent aux opérateurs privés, le partage des dites recettes étant réalisé par leur mandataire ;
- la RATP conserve le solde (93.2% des recettes collectées).

Ventes réalisées par la SNCF :

- 6.8% des recettes collectés reviennent aux opérateurs privés, le partage des dites recettes étant réalisé par leur mandataire ;
- 16.8% des recettes collectés reviennent à la RATP ;
- la SNCF conserve le solde (76.4% des recettes collectées).

ANNEXE C11 - Version 2012
CHARTRE SYSTEME TELEBILLETTE
NAVIGO

TRANSPORTS PUBLICS
D'ÎLE-DE-FRANCE

PREAMBULE

Par décision du 8 juillet 1999, le Syndicat des transports d'Île-de-France, autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France, a engagé la généralisation de la télébillettique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébillettique d'Île-de-France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'autorité organisatrice des transports, le STIF organise la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo tant vis-à-vis des éléments internes au système que vis-à-vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif).

Pour cela en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF fixe les règles communautaires fonctionnelles, techniques d'interopérabilité et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1. - PERIMETRE ET CARACTERISTIQUES DU SYSTEME NAVIGO

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens. Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériels, logiciels...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, entre les Adhérents à la présente Charte, le STIF et les usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

Les produits Navigo (matériels et logiciels), utilisés par les usagers :

- tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : passe Navigo) ;
- tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
- tout module ou processus de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire notamment et de manière non exclusive les algorithmes et les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne et tous les services associés ;
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...) ;
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
 - le RCTIF ;
 - le RTTIF.

Les moyens en personnels et les procédures pour :

- les processus d'achat des différents produits Navigo (supports des titres de transports, les modules d'accès sécurisés) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
- la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
- l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
- la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules, équipements, systèmes de sécurité Navigo (fabrication, pré-personnalisation, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
- le traitement des données à caractère personnel ;
- la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
- le traitement des évolutions du système Navigo.

Article 2. - OBJET

La présente Charte fixe les modalités d'organisation du système télébilletique Navigo pour la sécurité et l'interopérabilité. La Charte décrit pour chaque thème les conditions :

- de pilotage et de coordination ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre ;
- de contrôle ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire.

Le chapitre II est consacré au thème sécurité Navigo, le chapitre III au thème interopérabilité Navigo et le chapitre IV aux dispositions diverses applicables à l'ensemble de la Charte.

Article 3. - DEFINITIONS

« Adhérent » : Toute personne morale ayant, au travers d'un contrat avec le STIF, à mettre en œuvre et exploiter une partie du système Navigo pour la réalisation de ses activités.

« Charte » : désigne la présente Charte du système télébilletique NAVIGO

« Titre de transport » : Un titre de transport est la combinaison d'un droit à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil et d'un tarif.

« Produit tarifaire » : Un produit tarifaire est la matérialisation d'un titre de transport sur un support papier, magnétique ou télébilletique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

« RCTIF » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie autant faire que se peut sur les normes et standards en vigueur. Les spécifications RCTIF abordent les 2 volets de l'interopérabilité : les équipements et les supports.

« RTTIF » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :

- le codage des données sur les supports ;
- les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
- les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
 - liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
 - liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
 - liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
 - liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;

- liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
- liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.

Le RTTIF s'appuie autant faire que se peut sur les normes et standards en vigueur.

« ERGOS » : la ou les Entreprise(s) Responsable(s) de la Gestion Opérationnelle de la Sécurité Navigo.

« Incident : niveau de gravité » : Le niveau de gravité d'un incident est défini selon la convention suivante :

Incident mineur :

Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique d'interopérabilité ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation et sans impact sur les recettes tarifaires.

Un grand nombre d'Incidents mineurs du même type peut être considéré comme un Incident majeur ;

Incident majeur :

Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique d'interopérabilité ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer ou bien entraîne une baisse potentielle des recettes tarifaires attendues par le STIF, pendant la période de la mise en œuvre du correctif ou du contournement.

Un grand nombre d'Incidents majeurs du même type peut être considéré comme un Incident bloquant ;

Incident bloquant :

Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique d'interopérabilité ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation. Un dysfonctionnement généralisé des processus de vente Navigo est un incident bloquant.

Ces définitions sont applicables à l'ensemble des incidents de la présente Charte.

CHAPITRE II – La Sécurité NAVIGO

Article 4. – PILOTAGE ET COORDINATION DE LA SECURITE NAVIGO

Le pilotage et la coordination de la sécurité Navigo s'appuient sur le Comité de Sécurité Navigo et les ERGOS dont les missions et prérogatives sont définies dans le présent chapitre.

Article 4.1 – Le Comité de Sécurité Navigo

4.1.1 Composition du Comité de Sécurité Navigo

Le Comité de Sécurité Navigo est constitué des membres suivants :

- le STIF,
- la RATP,
- la SNCF,
- l'association OPTILE mandatée par ses membres,
- les ERGOS.

Le STIF, la RATP, la SNCF, l'association OPTILE et chacune des entités des ERGOS désignent respectivement leurs représentants pour siéger au comité. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais et au maximum quinze jours après le début de la vacance.

4.1.2 – Missions du Comité de Sécurité Navigo

Le Comité de Sécurité Navigo a pour mission :

- de décider les évolutions des exigences minimales de sécurité et de leurs dates de mise en application, après consultation de ses membres ;
- d'assurer la coordination de la communication institutionnelle autour de la thématique sécurité Navigo y compris en période de crise ;
- de planifier les évolutions avec ses membres (devis, planning, etc...).

4.1.3 – Organisation du Comité de Sécurité Navigo

Le STIF préside le Comité de Sécurité Navigo.

Seules les ERGOS, peuvent proposer au Comité de Sécurité Navigo des évolutions concernant la sécurité Navigo.

Les décisions sont prises à l'unanimité de tous les membres. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort, après justification sur la base des exigences de la

politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système Navigo.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport, les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Le Comité de Sécurité Navigo se réunit au moins une fois par an. Il se réunit, en outre en cas de besoin à la demande de l'un de ces membres, sur convocation du STIF, et en cas de crise lorsque le « Plan d'Urgence de Sécurité Navigo » est déclenché.

Pour le bon fonctionnement des réunions de comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre des exigences minimales de sécurité, par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion du comité.

Le STIF et les membres du Comité de Sécurité Navigo peuvent se faire assister d'experts de leur choix.

Article 4.2 - Rôle du STIF

Le STIF :

- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte ainsi que les correspondants sécurité de chacun des Adhérents, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte ;
- met en œuvre toutes les procédures permettant d'assurer la continuité des missions des ERGOS.

Article 4.3 - LES ERGOS

4.3.1 - Description des ERGOS

Elle(s) est (sont) désignée(s) par le STIF par le biais d'une convention.

En l'absence d'une telle désignation, le STIF exerce les missions dévolues à (aux) ERGOS.

4.3.2 - Missions des ERGOS

Les missions des ERGOS sont :

- la gestion opérationnelle courante de la sécurité Navigo ;
- la gestion opérationnelle des crises sécuritaires ;
- la proposition des prescriptions des développements et déploiements d'évolutions sécuritaires.

Les ERGOS assurent en outre les missions qui leur sont confiées aux articles qui suivent.

Les ERGOS :

- disposent des versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux Adhérents dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- détiennent une liste à jour des correspondants sécurité de chaque Adhérent à la présente Charte. Le STIF prévient les ERGOS de toute évolution du nom du correspondant de chacun de ses Adhérents.

Les ERGOS sont conjointement responsables des conséquences de tout dysfonctionnement de la sécurité Navigo qui n'est pas imputable au manquement d'un Adhérent.

Article 5. - DEFINITION ET APPLICATION DES REGLES DE MISE EN ŒUVRE DE LA SECURITE NAVIGO

Les règles de sécurité sont définies dans le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo.

Article 5.1 - Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » définit les « outils » permettant de limiter les risques en assurant la maîtrise des entités, des processus et des acteurs, des objets sensibles, du fonctionnement communautaire. Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et clefs cryptographiques) ;
- la gestion du cycle de vie des supports ;
- la gestion des équipements sensibles (notamment ceux de vente) ;
- les responsabilités des différents Adhérents en fonction de leur périmètre d'activité (validation, vente, gestion des secrets...).

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » en vigueur au 1/1/2012 a été élaboré par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Il a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo constitue le document de référence en matière de sécurité support de la mise en œuvre de la sécurité Navigo par les Adhérents.

Les ERGOS assurent la diffusion du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo aux Adhérents. Ce document est également transmis par les Adhérents, au moins pour partie, et sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître le contenu et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre de la sécurité Navigo. Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

Article 5.3 – Application des règles de sécurité du système Navigo

Tout Adhérent respecte le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo au travers des « Spécifications opérationnelles de sécurité » du système Navigo qu'il définit sous sa propre responsabilité.

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité » du système Navigo constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte.

Les procédures internes sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent. Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité » du système Navigo relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet aux ERGOS, à titre confidentiel un exemplaire original, de ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité » du système Navigo, et celles des personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo.

Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis aux ERGOS, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présente Charte.

Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité » du système Navigo la liste de l'ensemble des documents non remis. Il en va de même de chaque nouvelle version.

Article 5.4 – Evolutions du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo

LES ERGOS sont conjointement responsables des propositions d'évolutions des exigences minimales de sécurité et peuvent décider de s'appuyer sur un groupe de travail spécifique avec tout ou partie des Adhérents et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions (Cahier des Charges).

A ce titre les ERGOS doivent :

- spécifier fonctionnellement et techniquement les évolutions des exigences minimales de sécurité du système Navigo en fonction des risques identifiés et des nouveaux produits tarifaires télébilletiques distribués en Île-de-France ;
- préparer le plan d'évolutions de la sécurité Navigo qui intègre des plannings de mise en œuvre et des estimations financières qui auront été préalablement évoqués avec les membres du Comité de Sécurité Navigo dans le cadre de réunions bilatérales ; Pour les Adhérents non membres du Comité de Sécurité Navigo, le STIF se chargera de définir les délais et les coûts nécessaires, les ERGOS pourront apporter leur expertise en cas de divergence avec un des Adhérents ;

- présenter ce plan aux membres du Comité de Sécurité Navigo dans le cadre du Comité de Sécurité Navigo, avec la planification demandée de mise en application ;
- préciser les éléments techniques permettant aux Adhérents d'acquérir les cartes et SAMs nécessaires au nouveau palier technique défini ;
- spécifier aux Adhérents toutes les procédures opérationnelles dont ils ont besoin pour organiser la phase de migration ;
- assurer la confidentialité et l'organisation de la documentation pour permettre à tous les acteurs, et en particulier aux Adhérents et leurs fournisseurs, de disposer des informations suffisantes et nécessaires pour rédiger leurs propres spécifications opérationnelles de sécurité Navigo.

Article 5.5 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

Les décisions prises par le Comité de Sécurité Navigo sont applicables dans un délai fixé par ce dernier basé sur la recommandation des ERGOS et à partir des plannings de développement et déploiement proposés par les membres du comité de Sécurité, incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de sécurité » du système Navigo.

Article 6. - MODALITES DE CONTROLE DE LA SECURITE NAVIGO

Article 6.1 - La responsabilité du contrôle

Les ERGOS sont conjointement responsables du contrôle du respect des spécifications de sécurité. Elles réalisent ou font réaliser pour leur compte des expertises sur les produits ou les moyens de mise en œuvre du système Navigo.

Article 6.2 - Organismes de contrôles de la sécurité Navigo

Les ERGOS sont chargées du contrôle de la sécurité Navigo. Les ERGOS peuvent effectuer des contrôles, chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo.

Elles confieront ce contrôle à un tiers indépendants des membres du comité de sécurité si un des membres de celui-ci le demande expressément. Dans ce cas, seules les conclusions des contrôles seront transmises aux ERGOS.

Par ailleurs, le STIF a également la possibilité de désigner d'autres Organismes de contrôle indépendants.

Article 6.3 – Portée des contrôles

Les contrôles portent sur le respect par les Adhérents à la présente Charte :

- des exigences minimales de sécurité au travers de la mise en œuvre des spécifications opérationnelles rédigées par chacun ;
- des décisions de retrait d'un produit dès qu'ils en ont été avertis ;

- de la mise en œuvre des correctifs aux dates prescrites par les ERGOS pour les incidents de sécurité identifiés ;
- de l'application par l'Adhérent du Plan d'Urgence de Sécurité Navigo décidé lors d'une crise sécuritaire.

Pour le contrôle portant sur le respect des exigences minimales de sécurité, chaque début d'année civile, les ERGOS communiquent aux membres du Comité de Sécurité Navigo le plan de contrôle qu'elles ont prévu de réaliser chez les Adhérents.

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relève de la responsabilité de cet Adhérent. Les Adhérents auront un délai défini par les ERGOS en fonction de la gravité et contraintes techniques pour se mettre en conformité. Passé ce délai les ERGOS feront ou feront faire un nouveau contrôle permettant de vérifier la correction apportée. Ce contrôle sera au frais de l'Adhérent concerné.

Article 7. – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS DE SECURITE NAVIGO

Les ERGOS traitent les incidents directement avec les Adhérents jusqu'à leur résolution définitive. Néanmoins, selon le type d'incident et leur gravité, les ERGOS peuvent également déclencher un « Plan d'Urgence de Sécurité Navigo ».

Article 7.1 – Le traitement des Incidents de Sécurité

Le traitement des incidents de sécurité est de la responsabilité des ERGOS. Le traitement d'incident(s) de sécurité s'effectue selon le processus suivant :

1ère étape : Les ERGOS déclenchent le traitement d'un incident suite à un signalement fait par un Adhérent ou un membre du Comité de Sécurité Navigo, et informent le STIF ; Si le signalement de l'incident n'est pas fait dans un délai raisonnable, pendant toute la période allant de l'apparition de l'incident à son signalement aux ERGOS, la responsabilité et les impacts du à ce délai reste à la charge de l'Adhérent qui aurait du le constater et le signaler. Les ERGOS n'ont pas de moyens propres de détection des incidents et ne peuvent intervenir que suite à contrôle ou sur signalement.

2ème étape : Les ERGOS analysent, avec les Adhérents concernés, l'incident remonté. Les Adhérents se doivent de fournir tous les éléments nécessaires à l'analyse des ERGOS et si besoin un accès à leurs propres systèmes. Si des éléments importants ou les ressources pour l'analyse n'ont pas été transmis aux ERGOS, l'Adhérent sera considéré comme responsable pendant le délai supplémentaire nécessaire à l'analyse.

3ème étape : Les ERGOS suite à cette analyse décident :

- de poursuivre le processus d'analyse si celui-ci n'est pas totalement abouti ou nécessite des actions pour corriger les causes de l'incident,
- de poursuivre le processus et de déclencher le Plan d'Urgence de Sécurité Navigo en fonction des impacts,
- de clore l'incident.

4ème étape : Si les ERGOS décident de poursuivre le processus, elles peuvent, si nécessaire, donner des préconisations, voire des injonctions à un ou plusieurs Adhérents aux fins de résoudre l'incident et cela, même si l'Adhérent est conforme aux Exigences minimales de sécurité ;

5ème étape : En cas de non-exécution des préconisations/injonctions dans les délais fixés par les ERGOS, le STIF appliquera les sanctions prévues à l'article 17 Sanctions de la présente Charte. Cette non-exécution engagera la responsabilité de l'Adhérent.

Article 7.2 – Le Plan d'Urgence de Sécurité Navigo

Les ERGOS déclenchent à leur seule discrétion le « Plan d'Urgence de Sécurité Navigo » et :

- Les ERGOS mettent en place une Cellule de Crise de Sécurité Navigo qu'elles président, et elles informent le STIF, les membres du Comité de Sécurité Navigo et si besoin les Adhérent(s) concerné(s) ;
- La Cellule de Crise s'adjoit toutes les compétences requises pour résoudre les incidents, notamment en convoquant les correspondants Sécurité du ou des Adhérent(s) concerné(s) ;
- Elle définit le contenu du Plan d'Urgence de Sécurité Navigo en fonction de la nature de la crise sécuritaire ;
- Elle fait mettre en œuvre, le Plan d'Urgence défini chez le ou les Adhérent(s) concerné(s) ;
- Elle décide en dernier ressort des actions à mener par le ou les Adhérent(s) concerné(s).

Dès lors que le STIF a été averti du déclenchement du « Plan d'Urgence de Sécurité Navigo », il convoque le Comité de Sécurité Navigo afin d'assurer la coordination de la communication institutionnelle. La Cellule de Crise remontera au président du Comité de Sécurité Navigo les informations concernant l'Incident, l'analyse de celui-ci et les impacts dès qu'elle les aura déterminés. Le Comité de Sécurité Navigo est le seul à pouvoir communiquer en externe notamment vis-à-vis des médias.

Article 7.3 – Contrôles Spécifiques dans le cadre du Plan d’Urgence de Sécurité Navigo

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée dans le cadre de la « Cellule de Crise de Sécurité Navigo », les ERGOS pourront déclencher un contrôle spécifique chez un Adhérent et chez toute personne morale à qui le STIF a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l’article Article 12- Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo.

Ce contrôle s’effectue, en une ou plusieurs visites des ERGOS, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l’Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre aux ERGOS d’être accueillies et d’assurer leur mission.

Les ERGOS rendront compte de l’incident auprès du STIF, de l’Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise des ERGOS, en rapportant : les causes et conséquences de l’incident ; le niveau de gravité de l’incident et toute information permettant de clarifier la responsabilité de l’Adhérent.

Le coût du contrôle est à la charge des ERGOS. Cependant, si le contrôle fait apparaître la responsabilité de l’Adhérent contrôlé, et indépendamment des éventuels préjudices qui pourraient être allégués, celui-ci supportera le coût du contrôle.

Tout Adhérent concerné a un délai d’un mois pour contester les conclusions du contrôle. En cas de désaccord entre les parties, un débat contradictoire sera organisé par le STIF.

Si aucune solution amiable n’est obtenue, il sera fait application des dispositions relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d’exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

CHAPITRE III – L'INTEROPERABILITE NAVIGO

Article 8. - PILOTAGE ET COORDINATION DE L'INTEROPERABILITE NAVIGO

Article 8.1 - Le Comité d'Interopérabilité Navigo

Le Comité d'Interopérabilité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de l'interopérabilité du système Navigo.

Article 8.2 - Constitution du Comité d'Interopérabilité Navigo et représentation des membres.

Les membres du Comité d'Interopérabilité Navigo sont :

- le STIF,
- la RATP,
- la SNCF,
- l'association OPTILE mandatée par ses membres.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger au comité. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

Article 8.3 – Missions du Comité d'Interopérabilité Navigo

Le Comité d'Interopérabilité Navigo a pour mission :

- d'élaborer le RCTIF ; d'élaborer le RTTIF ;
- d'émettre des propositions et de donner son avis sur le respect de l'interopérabilité par les Adhérents à la présente Charte ;
- de gérer les incidents à portée communautaire de son ressort.

Le Comité d'Interopérabilité Navigo s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : la Commission RCTIF et la Commission RTTIF.

Article 8.4 – Organisation du Comité d'Interopérabilité Navigo

Le STIF préside le Comité d'Interopérabilité Navigo. Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

Les décisions sont prises à l'unanimité. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs d'interopérabilité du système Navigo.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux, par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport, Les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Le comité se réunit au moins une fois par semestre. Il se réunit, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord du STIF, des experts peuvent participer aux réunions des comités.

Pour le bon fonctionnement des comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre du RCTIF et du RTTIF par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion des comités.

Chaque membre a la responsabilité du personnel et des moyens matériels qu'il met à disposition des comités.

Article 8.5 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

- préside le comité et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres du comité ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte ;
- contrôle ou fait contrôler le respect de la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires d'interopérabilité qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires.

Article 9. – DEFINITION DES REGLES D'INTEROPERABILITE DU SYSTEME NAVIGO

Le système Navigo est un système interopérable.

Article 9.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :

Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements et des supports Navigo.

Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.

- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :

Le RTTIF décrit règles communes de traitements des données Navigo et notamment :

- le codage des contrats, des profils sur les supports ;
- le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
- le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
- les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

Article 9.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF. La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles Article 10.2 - Organismes de contrôle et Article 10-3 – Portée des contrôles et selon le principe suivant :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF dont la version est définie à la signature du marché s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service. Dès qu'un produit est mis en service son statut devient « produit existant ».

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système télébillettique.

Le STIF tient à disposition des membres du Comité d'Interopérabilité Navigo de la présente Charte la liste des produits agréés RCTIF que lui a communiqué le (ou les) Organisme(s) de contrôle et les informe de tout nouvel agrément.

Article 9.3 – Elaboration du RCTIF

Les spécifications techniques d'interopérabilité du RCTIF sont rédigées par le Comité d'Interopérabilité Navigo et plus particulièrement la Commission RCTIF. Les autres parties du RCTIF sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité Navigo.

Article 9.4 - Evolution du RCTIF

Toute évolution du RCTIF liée aux spécifications techniques d'interopérabilité est proposée par la commission RCTIF au Comité d'Interopérabilité Navigo qui décide des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications, notamment :

- les exigences du RCTIF auxquelles les fournisseurs de produit(s) contrôlé(s) conforme(s) ou en cours d'instruction de conformité ont adhéré ;
- le respect de la législation et la réglementation en vigueur.

Les évolutions ne concernant pas les spécifications techniques d'interopérabilité sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité Navigo.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RCTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité Navigo.

Article 9.5 – Elaboration du RTTIF

Les différents documents constituant le RTTIF sont validés par le Comité d'Interopérabilité Navigo et plus particulièrement la Commission RTTIF.

Article 9.6 - Evolution du RTTIF

Toute évolution du RTTIF est proposée par la commission RTTIF au Comité d'Interopérabilité Navigo qui décidera des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RTTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité Navigo.

Article 9.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

Sans préjudice des stipulations des articles 9.1 à 9.7, toute nouvelle version du RCTIF et/ou du RTTIF est validée selon le processus suivant :

1ère étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée, en établissant une liste des implications techniques, et la date recommandée de mise en œuvre opérationnelle ;

2ème étape : le Comité d'Interopérabilité Navigo étudie et valide le document, en complétant éventuellement la liste des implications ;

3ème étape : chaque Adhérent transmet sous sa responsabilité le document pour avis, à toute personne qu'il a autorisée à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo et fait retour au comité ;

4ème étape : le Comité d'Interopérabilité Navigo analyse les commentaires communiqués par ses membres, amendent au besoin le document objet des travaux et valide ce dernier document avec la date d'application du Référentiel : en vigueur à partir de JJ/MM/AAAA ;

5ème étape : le STIF diffuse le document validé aux membres et Adhérents.

Article 9.8 - Application des règles d'interopérabilité du système Navigo

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérents et notamment : en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;

- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes à la dernière version du RCTIF en vigueur au moment de la passation du marché permettant l'acquisition de ces unités ;
- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système. Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs ;
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité.

et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe (RCTIF - consultation fournisseurs) : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :

- soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébilletique dès la première mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF en vigueur à la date de passation du marché ;
 - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la première mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur à la date de lancement des appels d'offre ;
 - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF en vigueur.
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
 - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
 - la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit.
 - en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
 - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébilletique en Île-de-France ;
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes ;
 - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait.
 - en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

Article 10. – MODALITÉS DE CONTRÔLE DE L'INTEROPÉRABILITÉ NAVIGO

Article 10.1 - La responsabilité du contrôle

Le STIF est responsable du contrôle du respect des spécifications du RCTIF et du RTTIF. Il réalise ou fait réaliser pour son compte des expertises sur les produits ou les moyens de mise en œuvre du système Navigo. Ces expertises peuvent être réalisées par plusieurs Organismes de contrôle.

Article 10.2 - Organismes de contrôle

Un Organisme de contrôle est un tiers indépendant des Adhérents à la présente Charte, ou de leurs concurrents potentiels, et de tout fournisseur de produit ou de système billettique, chargé :

- d'effectuer des contrôles chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo à la demande du STIF pour les problématiques d'interopérabilité ;
- au regard du RCTIF :

- de contrôler la conformité des produits qui lui sont transmis ;
- d'instruire les demandes dans un délai maximum de 3 mois ;
- de déclarer, en cas de contrôle positif, le produit conforme.

Les Organismes de contrôle sont désignés par le STIF après respect des règles de mise en concurrence qui s'imposent à lui.

Pour le contrôle du respect du RCTIF, le STIF s'engage à ne retenir que des Organismes de contrôle certifiés selon la norme EN 45011, définissant les exigences générales relatives aux organismes procédant à la certification de produits.

Le STIF communique, pour avis simple, aux membres du Comité d'Interopérabilité Navigo de la présente Charte, la liste des Organismes de contrôle désignés.

Article 10-3 – Portée des contrôles

Les contrôles portent sur le respect par les Adhérents à la présente Charte :

- du RCTIF ;
- des décisions de retrait de la conformité RCTIF d'un produit dès qu'ils en ont été avertis.

Les contrôles portant sur le respect des dispositions du RCTIF et des décisions de retrait de conformité au RCTIF peuvent être effectués à titre occasionnel, sur demande du STIF, à ses frais, ou de tout Adhérent pour les produits dont cet Adhérent a la responsabilité, à ses frais.

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

Article 11. - MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS DE L'INTEROPERABILITE NAVIGO

En cas d'incident d'interopérabilité et d'incidents à portée communautaire, désigné ci-après « incident », le STIF peut, selon le type d'incident et leur gravité, déclencher un « Plan d'Urgence d'Interopérabilité Navigo ».

Article 11.1 – Le traitement des Incidents d'Interopérabilité

Le traitement d'Incident(s) d'interopérabilité s'effectue selon le processus suivant :

1ère étape : le traitement d'un incident d'interopérabilité est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité d'Interopérabilité Navigo ;

2ème étape : le Comité d'Interopérabilité Navigo demande des explications aux Adhérents concernés par l'Incident ;

3ème étape : le Comité d'Interopérabilité Navigo examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :

- de poursuivre le processus,

- ou de clore l'Incident ;

4ème étape : si le Comité d'Interopérabilité Navigo décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concernés et effectuer des préconisations ;

5ème étape : si les résultats du contrôle font ressortir qu'un Adhérent est à l'origine de l'Incident, le STIF le met en demeure l'Adhérent de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;

6ème étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 17 Sanctions de la présente Charte.

Article 11.2 - Le « Plan d'Urgence d'Interopérabilité Navigo »

Lorsque le « Plan d'Urgence d'Interopérabilité Navigo » a été déclenché, le Comité d'Interopérabilité Navigo se transforme en « Cellule de Crise d'Interopérabilité Navigo » et s'adjoint toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

La « Cellule de Crise d'Interopérabilité Navigo » a pour mission de résoudre les incidents d'interopérabilité jusqu'à leur terme en s'appuyant notamment sur les compétences des deux commissions RCTIF et RTTIF.

Article 11.3 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en « Cellule de Crise d'Interopérabilité Navigo », le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article Article 12 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo.

Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise d'Interopérabilité Navigo, en rapportant : les causes et conséquences de l'Incident ainsi que le niveau de gravité de l'Incident.

Les différents contrôles et mesures constatés par l'Organisme de contrôle sont opposables à l'Adhérent.

Le coût du contrôle est à la charge du STIF. Cependant, si le contrôle fait apparaître la responsabilité d'un Adhérent contrôlé, et indépendamment des éventuels préjudices qui pourraient être allégués, celui-ci supportera le paiement total du contrôle dans le cas d'un Incident, quel que soit le niveau de gravité défini en Cellule de crise.

Tout Adhérent concerné a un délai d'un mois pour contester les conclusions du contrôle. En cas de désaccord entre les parties, un débat contradictoire sera organisé par le STIF.

Si aucune solution amiable n'est obtenue il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

CHAPITRE IV – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 12. - RESPONSABILITE DES ADHERENTS A LA CHARTE NAVIGO

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;
- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions d'interopérabilité ;
- communiquent au STIF le nom d'un correspondant unique pour les questions de sécurité ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;
- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres Adhérents les incidents à portée communautaires précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF ;
- déclarent au STIF tous les incidents à portée communautaire d'interopérabilité identifiés ;
- déclarent aux ERGOS tous les incidents de sécurité identifiés ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

Article 13. - CONFIDENTIALITE

Sous réserve des dispositions spécifiques de la Charte, chacun des Adhérents s'engage à ne pas divulguer à son personnel ou à des tiers, qui n'auraient pas à en connaître, les documents, les informations et les renseignements contenus dans le Cahier des « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et les documents constituant le RTTIF, ainsi que tout autre document confidentiel auquel il accède dans le cadre de l'exécution de la présente Charte. Il est responsable des agissements sous ce rapport des personnels ou partenaires qui cesseraient leur activité pour son compte.

La diffusion de tout document lié à la présente Charte ne peut être réalisée après signature d'un accord de confidentialité entre l'Adhérent et le destinataire des informations.

Cet engagement demeure après résiliation ou à l'échéance du contrat ou marché à l'origine de son adhésion.

Du fait de la confidentialité des documents, tout Adhérent devra, en cas de cessation totale d'activité de transport en Île-de-France, respecter les consignes de destruction de tout ou partie des matériels et de la documentation (notamment les « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité » du système Navigo, le RCTIF et le RTTIF).

Article 14. - PROTECTION DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

Au cours de la mise en œuvre de la présente Charte, chaque Adhérent s'engage à ce que soient respectées la sécurité et la confidentialité des données à caractère personnel, ainsi que le droit d'accès à ces données et, le cas échéant, le droit de rectification, conformément aux lois et réglementations applicables, en particulier la recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations à caractère personnel par les sociétés de transport collectif dans le cadre d'applications billettiques (adoptée le 16 septembre 2003 par délibération n° 03-038 de la Commission Nationale Informatique et Libertés dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique).

Article 15. - MARQUE RCTIF

Article 15.1 - Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETTEQUE ÎLE-DE-FRANCE, déposée à l'INPI en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023735, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques, enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000 ;
- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

Article 15.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE et RCTIF :

- dans les documentations techniques ;
- dans les documents de consultation destinés aux fournisseurs ;
- dans les contrats avec les fournisseurs ;
- et plus généralement à tous les échanges utiles à l'interopérabilité du système Navigo.

Article 16. - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF est déclaré propriétaire des Exigences minimales de sécurité, du RCTIF, du RTTIF, de l'acronyme ERGOS et de toute documentation accessoire à ces documents.

En conséquence, chaque Adhérent à la présente Charte reconnaît que le STIF est propriétaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, et ce :

- pour une durée limitée à la durée de protection légale ;
- envers tout utilisateur des documents précités ;
- envers toute personne, pour tout type de destination concernant directement ou indirectement le transport en Île-de-France.

Il est précisé que tout document d'interopérabilité communiqué au Comité d'Interopérabilité Navigo et éventuellement intégrée dans le RCTIF ou dans le RTTIF n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité d'Interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Il est précisé que tout document de sécurité communiqué par les ERGOS au Comité de Sécurité Navigo et éventuellement intégré dans d'autres documents de sécurité Navigo n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité de Sécurité Navigo et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Le STIF reconnaît que les Adhérents, dans les respects des clauses de l'article 16 de la Charte, ont des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

Article 17. - Sanctions

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant tel que défini à l'article 3 de la présente charte. En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Délibération n°2012/0193

Séance du 11 juillet 2012

**Avenant n°7 au contrat de type 1
conclu entre le STIF et les entreprises privées
de transport régulier de voyageurs en Île-de-France**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France, modifiée par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération du conseil n° 2011/0026 du 9 février 2011 ;
- VU** la délibération du conseil n° 2011/0466 du 1^{er} juin 2011 ;
- VU** le rapport n° 2012/0193 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Ile-de-France jusqu'à ce que les démarches des régions Picardie et Haute-Normandie visant à passer la ligne Cergy-Gisors en délégation de service public aboutissent ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le principe d'une prolongation jusqu'au 31 décembre 2013 du contrat d'exploitation de type 1 de la ligne 088-088-001, est approuvé.

ARTICLE 2 : l'avenant n°7 au contrat d'exploitation de type 1 pour l'exploitation de services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France entre le STIF et les entreprises privées au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, recueillant l'accord des parties sur les modifications visées aux articles 1 et 2, et annexé à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 2 et annexé à la présente délibération, avec l'entreprise Vexin Bus pour le contrat de type 1 de la ligne 088-088-001.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-193-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

AVENANT N° 7

AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

CONTRAT DE TYPE 1

ENTRE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis - 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération n°2010/____ du Conseil en date du 11 juillet 2012,

ci-après dénommé le « STIF »,
d'une part,

ET

L'Entreprise : _____

Adresse : _____

Code STIF : _____

N° RCS : _____

Représentée par : _____

ci-après dénommée « l'Entreprise »,
d'autre part,

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

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIV :

Le Conseil du STIF, par délibération du 13 décembre 2006, a défini une nouvelle architecture contractuelle inscrite dans un cahier des charges régional dont les principes s'inscrivent pour une durée totale de 10 ans avec la succession de 2 contrats.

Le premier (le contrat de type 1) est destiné à être conclu pour une période maximale de 4 ans (2007-2010) ; le second (le contrat de type 2) est destiné à être conclu après négociation pour la période restant à courir jusqu'au 31 décembre 2016.

Le point 3 de l'article 4.4 du cahier des charges régional applicable aux contrats de type 1 passés entre le STIF et les entreprises privées de transport et annexé à ces derniers (Annexe 2), encadre dans des délais précis le passage d'un contrat de type 1 à un contrat de type 2.

Cette disposition, dans sa version initiale, prévoyait que :

« 3. Pour les réseaux ou les lignes qui n'auraient pas fait l'objet d'un contrat de type 2 en raison d'un échec des négociations dûment constaté par les Parties ou, au plus tard, le 30 juin 2010, le STIF se réserve la possibilité, en accord avec l'Entreprise, de prolonger le contrat de type 1 d'une année supplémentaire, soit jusqu'au 31 décembre 2011.

« Durant cette cinquième année, il définit les mesures à prendre pour désigner l'exploitant à l'échéance conformément à la réglementation en vigueur à cette date et n'est plus tenu par l'engagement visé à l'article 4.3 ci-dessus, de contracter pendant dix ans ».

Compte tenu du volume de négociation, le Conseil a, par délibération du 8 décembre ~~dernier~~2010, modifié le point 3 de l'article 4.4 du cahier des charges régional et autorisé que les conclusions des négociations soient tirées non plus le 30 juin 2010 mais le 31 décembre 2010.

Le conseil du 9 février 2011 a ensuite autorisé le principe de la prolongation jusqu'au 30 juin 2011 du contrat de type 1 entre le STIF et l'entreprise Vexin Bus.

Le conseil du 1^{er} juin 2011 a à nouveau autorisé le principe de la prolongation jusqu'au 30 juin 2012 du contrat de type 1 entre le STIF et l'entreprise Vexin Bus.

Les régions Picardie et Haute-Normandie ont entamé les démarches leur permettant de conclure une délégation de service public pour l'exploitation de ce service à compter du 1^{er} janvier 2014.

Afin de garantir la continuité du service public, il est nécessaire, conformément à la délibération n°2012/____ du 11 juillet 2012 du Conseil du STIF, de prolonger la durée du contrat de type 1 de la ligne 088-088-001.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Pour les services de transports exploités dans le cadre du contrat d'exploitation de type 1 conclu entre le STIF et l'Entreprise :

- la durée du contrat d'exploitation est prolongée jusqu'au 31 décembre 2013.

Article 2

Le présent avenant entre en vigueur à compter du 1er juillet 2012.

Article 3

Toutes les autres clauses du contrat d'exploitation de type 1 susvisé, ainsi que de ses annexes et de ses avenants, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF

Pour l'Entreprise

Madame Sophie MOUGARD
Directrice générale

DELIBERATION N° 2012/0194

SEANCE DU 11 JUILLET 2012

TARIFICATION SOCIALE

**PROROGATION DE LA CONVENTION CHEQUE MOBILITE AVEC LA
REGION ILE-DE-FRANCE POUR LES MILLESIMES 2013, 2014, 2015**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France;
- VU** la délibération du 15 janvier 1998 créant le chèque mobilité ;
- VU** les délibérations n°2006/0777 du 20 septembre 2006, n°2008/0923 du 10 décembre 2008 et n° 2009/0897 du 7 octobre 2009;
- VU** la convention du 30 septembre 2005 et ses 3 avenants ;
- VU** le rapport n°2012/0194 et 2012/0222 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avenant n°4 à la convention du 30 septembre 2005 relative à la délivrance et au financement des chèques mobilité passés avec les transporteurs et la région, annexé à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1^{er} de la présente délibération.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0194-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

**AVENANT N°4 A LA CONVENTION CHEQUE MOBILITE
DU 30 SEPTEMBRE 2005**

ENTRE

- Le Syndicat des transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n°SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, agissant en vertu des délibérations du Conseil du STIF du 15 janvier 1998, 10 décembre 2008, 7 octobre 2009 et 11 juillet 2012,

Désigné ci-après « le STIF »,

ET

- La Région d'Ile-de-France représentée par son Président, Monsieur Jean-Paul HUCHON, en vertu de la délibération n° CP du

Désignée ci-après « la Région »,

D'UNE PART,

ET

- La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial ayant son siège à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par son Président Directeur Général, Monsieur Pierre MONGIN, dûment habilité par son Conseil d'Administration,
- La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), établissement public à caractère industriel et commercial ayant son siège à Paris 12^{ème}, 209-211, rue de Bercy, représentée par la Directrice Générale Transilien, Madame Bénédicte TILLOY,
- L'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France (OPTILE), association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 ayant son siège à Paris 14^{ème}, 12 Villa de Lourcine, représentée par son Administrateur Général, Monsieur Daniel MEYER,

Désignés ci-après « les Transporteurs »,

D'AUTRE PART,

PREAMBULE

Selon les termes de la convention du 30 septembre 2005, la Région d'Ile-de-France participe au dispositif d'aide à la mobilité « Chèque Mobilité » pour les jeunes en recherche d'emploi ou de formation et suivis par les PAIO et missions locales d'Ile-de-France. Les aides peuvent être attribuées aux jeunes engagés dans un parcours d'insertion élaboré avec l'aide d'un conseiller professionnel du réseau accueil à l'exception des stages de formation professionnelle et d'apprentissage pour lesquels des aides au transport existent déjà.

Les stagiaires de la formation professionnelle continue de moins de 26 ans engagés dans les dispositifs régionaux visés par la décision du STIF du 6 juillet 2011 les faisant bénéficier de la gratuité des transports accèdent au dispositif chèque mobilité pendant la période d'inscription au stage jusqu'à la délivrance de leur gratuité sur passe Navigo.

Cet avenant a pour objectif de proroger la convention Chèque Mobilité pour les millésimes 2013, 2014 et 2015.

Article – 1 : L'article 8 est modifié comme suit :

« La présente convention produit des effets à compter du 01 octobre 2012 pour le millésime 2013 jusqu'à l'arrêté des comptes du millésime 2013, au plus tard le 30 avril 2014.

Elle pourra être renouvelée par tacite reconduction pour les millésimes 2014 et 2015 soit jusqu'à l'arrêté des comptes du millésime 2015 au plus tard le 30 avril 2016.

Nonobstant les dispositions qui précèdent :

- le STIF peut résilier la présente convention par lettre recommandée avec accusé de réception adressée à cet effet à chacun des cocontractants, moyennant le respect d'un préavis de six (6) mois avant le début du millésime (au 1^{er} octobre).
- la Région peut résilier la présente convention par notification écrite à cet effet par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée aux parties sous réserve d'un préavis de trois (3) mois, étant entendu que les effets de la présente convention devront être assumés financièrement par les parties contractantes jusqu'à l'apurement des comptes du millésime au cours duquel la résiliation est intervenue. »

Article – 2 :

L'article 9 de la convention est modifié comme suit : « Les paiements sont effectués par le comptable assignataire de la dépense : l'Agent Comptable de l'Agence de Services et de Paiements, pour le compte de la Région ».

Article – 3 :

Toutes les autres stipulations de la convention Chèque Mobilité demeurent inchangées.

Fait en six exemplaires originaux à Paris, le

Pour la Région Ile-de-France

La Directrice Générale du Syndicat
des Transports d'Ile de France

Jean-Paul HUCHON

Sophie MOUGARD

Le Président Directeur Général
de la RATP

La Directrice Générale SNCF
Transilien

Pierre MONGIN

Bénédicte TILLOY

L'Administrateur Général d'OPTILE

Daniel MEYER

Délibération n° 2012/0195

Séance du 11 juillet 2012

**CONVENTION SUR LA PREMIERE PHASE DE L'ETUDE
RELATIVE A LA DECONGESTION
DES GRANDES GARES PARISIENNES**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2012/0195 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

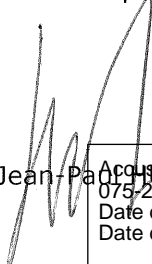
ARTICLE 1 : Est accordée à SNCF Gares et Connexions, pour la réalisation de la première phase de l'étude relative à la décongestion des grandes gares parisiennes, une participation financière de 306 000 € HT sur un montant total de 1,7 M€ HT.

ARTICLE 2 : la convention portant sur la première phase de l'étude relative à la décongestion des grandes gares parisiennes, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HACHON
Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0195-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Convention de financement
« études »

**Étude relative à la décongestion
des grandes gares parisiennes
Phase 1 : diagnostic**

TABLE DES MATIERES

0	CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	6
1	OBJET DE LA CONVENTION	7
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDES DEJA EFFECTUES.....	7
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE.....	8
1.2.1	PERIMETRES DE L'ETUDE.....	8
1.2.2	CONTENU DE L'ETUDE	8
1.2.3	LE CONTENU DES ETUDES ET LIVRABLES	10
1.3	CALENDRIER DE REALISATION	11
2	ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	11
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES.....	11
2.2	LES FINANCEURS	11
2.2.1	IDENTIFICATION.....	11
2.2.2	ENGAGEMENTS	12
3	MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	12
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE.....	12
3.2	CONTENU DES ETUDES DU MAITRE D'OUVRAGE	12
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DES COUTS	12
3.2.2	COUTS DETAILLES PAR POSTES	13
3.3	PLAN DE FINANCEMENT.....	13
3.4	MODALITES DE VERSEMENT.....	14
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	14
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	15
3.4.3	BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION	15
3.4.4	PAIEMENT	16
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	16
3.6	CONDITIONS DE VERSEMENT DU FINANCEMENT DU STIF RELATIF A L'ENGAGEMENT DE L'OPERATION	16
3.7	CONDITIONS DE VERSEMENT DU FINANCEMENT DU STIF RELATIF AUX DELAIS DE REALISATION DE L'OPERATION	17
3.8	CONDITIONS DE VERSEMENT DU FINANCEMENT DE LA RATP RELATIF A L'ENGAGEMENT DE L'OPERATION	17
3.9	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE	17

4	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u>	17
5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	17
6	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	18
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	18
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	18
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION.....	18
6.4	DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	19
7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	19
7.1	COMITE DES FINANCEURS.....	19
7.2	COMITE TECHNIQUE	20
7.3	COMITE DE SUIVI.....	20
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES DONNEES EXISTANTES ET DES ETUDES.....</u>	21
8.1	CONCERNANT LES DONNEES EXISTANTES TRANSMISES PAR LES SIGNATAIRES AU MAITRE D’OUVRAGE.....	21
8.1.1	<i>PROPRIETE DES DONNEES EXISTANTES TRANSMISES PAR LES SIGNATAIRES AU MAITRE D’OUVRAGE.....</i>	21
8.1.2	<i>CONFIDENTIALITE DES DONNEES EXISTANTES TRANSMISES PAR LES SIGNATAIRES AU MAITRE D’OUVRAGE</i>	21
8.2	CONCERNANT LES ETUDES PRODUITES (FICHIERS DE DONNEES BRUTES, BASES DE DONNEES CONSOLIDEES ET RAPPORTS D’ANALYSE) POUR LE COMPTE MAITRE D’OUVRAGE DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION	22
8.2.1	<i>PROPRIETE DES ETUDES (FICHIERS DE DONNEES BRUTES, BASES DE DONNEES ET RAPPORT).....</i>	22
8.2.2	<i>TRANSMISSION DES ETUDES (FICHIERS DE DONNEES BRUTES, BASES DE DONNEES ET RAPPORTS) AUX FINANCEURS.....</i>	22
8.2.3	<i>UTILISATION ET CONFIDENTIALITE DES ETUDES (FICHIERS DE DONNEES BRUTES, BASES DE DONNEES ET RAPPORT)</i>	22
8.3	COMMUNICATION DES SIGNATAIRES.....	22
8.4	MESURES D’ORDRE.....	23
ARTICLE 1.	OBJET DE LA MISSION.....	66
ARTICLE 2.	DEFINITION DE LA MISSION	66
ARTICLE 3.	DELAIS D’EXECUTION	67
ARTICLE 4.	LIVRABLES ET CONDITIONS DE RECEPTION	68

Entre

L'État, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,
ci-après désigné par « État »,

La Région Île-de-France, représentée par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment habilité par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____,
ci-après désigné par « Région »,

La **Société Nationale des Chemins de fer Français**, Etablissement Public à caractère industriel et commercial, dont le siège est sis 34, rue du Commandant Mouchotte, 75699 Paris Cedex 14, représentée par Sophie BOISSARD, directrice générale de Gares & Connexions, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, dûment habilitée à cet effet,
ci-après désignée « SNCF Gares & Connexions » ou « G&C »,

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9^{ème}, 39 bis/41 rue de Châteaudun, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil n° 2012/_____ du _____ 2012,
ci après désigné « STIF »,

La **Régie Autonome des Transports Parisiens**, représentée par Madame Colette HOREL en sa qualité de Directrice du département Développement, Innovation et Territoire dûment habilitée à cet effet,
ci-après désignée par « RATP »,

Réseau Ferré de France, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris, sous le n°B.412.280.737, dont le siège est 92 avenue de France, 75648 PARIS Cedex 13, désigné dans ce qui suit par RFF, représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL, son Président, ayant donné délégation à Monsieur François-Régis ORIZET, Directeur Régional Île-de-France,
Ci après désigné par « RFF »,

Les parties susvisées sont ci-après collectivement désignées « signataires » ou « financeurs ».

Visas

Vu le code des transports,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),

Vu le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,

Vu la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011,

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

L'étude sur la décongestion des grandes gares parisiennes relève de la convention particulière transport au titre de l'article 5.5.

L'Île-de-France est le premier marché ferroviaire d'Europe avec des dessertes grandes lignes essentiellement concentrées dans les gares de Paris intra-muros. L'accroissement estimé du trafic ferroviaire à l'horizon 2020-2030, accentué par les différents projets d'infrastructure nationaux en cours (LGV Rhin-Rhône, LGV Est-phase 2, LGV Sud Europe Atlantique, LGV Bretagne-Pays de la Loire, LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, Ligne Nouvelle Paris-Normandie...) va générer une augmentation très significative de la fréquentation des gares. Ces dernières risquent peu à peu d'atteindre leurs limites capacitaires et arriver à saturation.

Les différents projets de transport réalisés dans le cadre du Plan de mobilisation et du Grand Paris seront une première réponse pour la décongestion des gares intra-muros. En proposant un maillage plus fin du territoire francilien en articulation avec l'offre de transport existante et en cohérence avec le développement des pôles économiques et d'emplois majeurs, ces projets devraient permettre de mieux répondre aux besoins en transport des Franciliens en améliorant la qualité de service pour tous.

Les réflexions en cours sur la création d'une rocade LGV au Nord-Ouest de l'Île-de-France, reliant par l'Ouest de Paris la LGV Nord Europe, la future ligne nouvelle Paris-Normandie, la LGV Atlantique et l'Interconnexion Sud Île-de-France, répondent également à cet objectif de mieux irriguer l'agglomération parisienne et de désaturer les gares parisiennes en proposant de nouveaux points d'entrée sur le réseau grande vitesse en Île-de-France.

L'ensemble de ces projets réunit beaucoup d'acteurs, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, transporteurs, gestionnaires de gares ou d'infrastructure. Ceux-ci ont aujourd'hui besoin de disposer d'une vision partagée de la fréquentation et des pratiques actuelles sur les gares parisiennes et franciliennes pour d'une part mieux appréhender les projets de demain (rocade ouest, schémas directeurs de RER, bi-pôle Paris Est / Paris Nord, désaturation des gares et mise en accessibilité...), et d'autre part améliorer la connaissance de la mobilité en Île-de-France qu'elle soit le fait des Franciliens ou des non-Franciliens dans le cadre de l'Omnil, observatoire de la mobilité en Île-de-France¹.

Ainsi, l'État et la Région Île-de-France, dans le cadre de la convention particulière transport, ainsi que la SNCF, le STIF, la RATP et RFF, engagent une réflexion à long terme sur les gares franciliennes pour anticiper les évolutions des trafics de voyageurs, mesurer leur impact et identifier les aménagements nécessaires pour maintenir le niveau de qualité de service pour les voyageurs et garantir une répartition adaptée et équilibrée de l'offre.

L'étude sur la décongestion des gares parisiennes se décompose donc en deux phases.

Une première phase « Diagnostic », objet de la présente convention, qui s'appuiera sur la réalisation d'enquêtes sur les sept grandes gares parisiennes (Paris Lyon, Paris Bercy, Paris Austerlitz, Paris Montparnasse, Paris Est, Paris Nord, Paris Saint-Lazare) et les trois

¹ L'Omnil a été créé par décision du conseil du STIF du 12 décembre 2007. Il vise à rassembler et améliorer la connaissance de la mobilité en Île-de-France.

gares franciliennes d'interconnexion (Marne-la-Vallée - Chessy, Aéroport Charles de Gaulle TGV, Massy TGV), aura pour objectifs de :

- disposer d'une vision actualisée de la fréquentation,
- mieux connaître l'ensemble des utilisateurs, les origine et destination du voyage², les pratiques d'accès aux gares et au réseau grande vitesse,
- comprendre les choix actuels de la gare de départ ou d'arrivée.

Une deuxième phase « Prospective et prévisions de trafic », qui fera l'objet d'une nouvelle convention, au plus tard courant 2013, aura pour objectifs :

- de disposer d'une vision prospective partagée, aux horizons 2020 et 2030,
- d'anticiper les reports possibles de voyageurs des gares intramuros vers les gares franciliennes ou les autres gares du réseau de transport d'Île-de-France.

Son contenu prévisionnel est détaillé dans l'annexe 7.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les **modalités de financement** de la première phase de l'étude relative à la décongestion des gares parisiennes :
 - diagnostic quantitatif et qualitatif des pratiques et de la fréquentation actuelle des grandes gares parisiennes et des gares d'interconnexion d'Île-de-France ;
- de préciser le **contenu et les livrables de cette étude**,
- de définir **l'organisation du pilotage et du suivi de l'étude**, dans le respect du calendrier général du projet,
- de préciser les documents et fichiers à remettre aux signataires de cette convention.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante : « **Etude relative à la décongestion des grandes gares parisiennes – phase 1** ».

1.1 Rappel des éléments d'études déjà effectués

La liste ci-après n'est pas exhaustive et reprend uniquement les études récentes dont les périmètres sont compatibles avec ceux de la présente convention :

- Enquête en gare de Paris Montparnasse (2010)
- Enquête en gare de Paris Saint Lazare (2011)
- Enquête en gare de Lyon (mars 2012)

² Les données seront collectées pour reconstituer les itinéraires des voyageurs ferroviaires, en identifiant, la gare et la commune de départ ou de destination quand elle se trouve en Île-de-France (arrondissements pour Paris). Lorsque l'origine ou la destination du déplacement est en province, la Région ou des sous-secteurs de Région seront collectés.

1.2 Définitions et contenu de l'étude

1.2.1 Périmètres de l'étude

L'étude porte sur :

Sept gares parisiennes

- Gare Saint Lazare
- Gare du Nord
- Gare de l'Est
- Gare de Lyon
- Gare de Bercy
- Gare d'Austerlitz
- Gare de Montparnasse

Trois gares franciliennes d'interconnexion

- Aéroport Charles de Gaulle TGV
- Marne la Vallée -Chessy
- Massy TGV

1.2.2 Contenu de l'étude

L'étude porte sur la réalisation d'un diagnostic quantitatif et qualitatif de la fréquentation et des pratiques actuelles dans les grandes gares parisiennes et les gares franciliennes d'interconnexion visées à l'article 1.2.1 de la présente.

Le diagnostic, première phase de l'étude relative à la décongestion des gares parisiennes, a pour objectif, d'une part, de partager les données existantes sur l'offre de transport et la fréquentation des sept grandes gares parisiennes (Paris Lyon, Paris Bercy, Paris Austerlitz, Paris Montparnasse, Paris Est, Paris Nord, Paris Saint-Lazare) et des trois gares franciliennes d'interconnexion (Marne-la-Vallée - Chessy, Aéroport Charles de Gaulle TGV, Massy TGV) et d'autre part, de collecter de nouvelles données actualisées, grâce au lancement d'enquêtes complémentaires.

Cette étude se décompose en quatre volets :

- partage des données existantes sur la fréquentation et les pratiques dans les dix gares à l'étude,
- utilisation des enquêtes existantes,
- enquêtes d'accès et comptages en gare,
- synthèse et identification du niveau de congestion par gare.

Plus précisément, l'étude comprend les éléments suivants :

➤ Partage des données existantes :

L'étude de la congestion des grandes gares parisiennes et des gares franciliennes d'interconnexion nécessite de disposer d'une part des données relatives à la fréquentation actuelle des dix gares et d'autre part, de données relatives au profil des usagers des espaces gares, leur origine, leur destination, leur mode d'accès et leurs comportements. Certaines de ces données partielles sont déjà en possession des signataires de la présente. Ceux-ci s'engagent dans le cadre de la présente convention à

communiquer au maître d'ouvrage (cf. article 2.1) les données dont ils sont propriétaires, qui pourraient permettre d'alimenter le diagnostic.

Des signataires pourront être associés à la réalisation de certaines études ou apporter les éléments d'autres études, sans qu'ils apparaissent au titre de maître d'ouvrage. Cette contribution ne fera l'objet d'aucune rémunération.

Modalités de transmission des enquêtes existantes

Pour les lots 1 et 2 détaillés à l'article 1.3, les enquêtes existantes, décrites à l'article 1.1, seront transmises par les signataires au maître d'ouvrage dans un délai de 15 jours à compter de la demande du maître d'ouvrage.

Modalités de transmission de données nécessaires à la préparation des enquêtes

Afin de dimensionner au mieux les échantillons d'enquête et de dimensionner les effectifs en fonction des jours et des périodes horaires, les différents transporteurs signataires de la convention s'engagent à faire parvenir dans un délai de 15 jours à compter de la demande du maître d'ouvrage des données de trafic agglomérées les plus récentes possible par périodes horaires pour un mardi et un vendredi type d'octobre ou de mars :

- pour les enquêtes d'octobre 2012 : un mardi et un vendredi d'octobre 2011 ou de mars 2012 ou d'une période qui sera jugée équivalente en fonction de données disponibles
- pour les enquêtes de mars 2013 : un mardi et un vendredi d'octobre 2012 ou d'une période qui sera jugée équivalente en fonction de données disponibles
- la RATP mettra à disposition les données pertinentes de la base de données du Trafic Journalier des réseaux Ferrés (TJRF). Les données issues de TJRF seront utilisées pour la préparation de l'enquête mais également pour l'analyse.

➔ Les données des transporteurs nécessaires à la préparation des enquêtes ne seront transmises aux signataires que de façon agrégée.

➤ Utilisation des enquêtes existantes

Pour que les données existantes, acquises dans un autre contexte que celui de la présente convention, puissent être utilisables, elles nécessitent d'être redressées. Le maître d'ouvrage proposera une méthodologie adaptée afin de pouvoir les exploiter de façon significative et pertinente au regard des enjeux de la présente étude.

La méthodologie utilisée pour redresser les enquêtes sera décrite et les financeurs seront consultés sur les choix méthodologiques retenus pour redresser les enquêtes.

Modalités de transmission de données nécessaires aux redressements des enquêtes

Il s'agit :

- pour la SNCF (Voyages et Transilien), des montées et descentes par trains correspondant aux jours des enquêtes. Ces données strictement nécessaires au redressement de l'enquête ne seront transmises aux signataires que de façon agrégée au jour.
- pour la RATP, des entrants aux CAB (portillons automatiques) du jour des enquêtes agrégés par ligne de contrôle et par intervalle de 10 minutes. Les données CAB, sont des données nécessaires au redressement mais viennent

également compléter le dispositif de comptage. Elles seront restituées aux signataires sous la même forme que les données recueillies sur le terrain par les compteurs.

Ces données seront transmises pour les besoins de redressement et d'analyse des enquêtes via le maître d'ouvrage au prestataire réalisant les missions suivantes :

- harmonisation et mise en cohérence des données existantes et des résultats d'enquêtes obtenues via la présente convention
- note méthodologique reprenant la méthode de redressement et de pondération
- production d'un document de synthèse.

Les données de trafic correspondant aux jours des enquêtes seront transmises par les transporteurs concernés au maître d'ouvrage dans un délai de quinze jours suivant la mission terrain.

➤ **Enquêtes d'accès et comptages en gares :**

Afin de disposer de données actualisées, des enquêtes d'accessibilité et des comptages seront réalisés dans les dix gares précédemment citées pour obtenir une photographie précise et globale des gares.

Un cahier des charges par gare précisera :

- le périmètre
- le contenu de la prestation attendue, dont la méthodologie retenue pour redresser les enquêtes
- les thèmes abordés par le questionnaire d'accès
- le planning de réalisation
- les modalités de comptage
- les livrables attendus des enquêtes.

➤ **Synthèse et identification du niveau de congestion par gare :**

A l'issue des enquêtes et comptages, une analyse des capacités, utilisations et flux en gares sera conduite afin de déterminer, en situation actuelle, le niveau de congestion des gares et espaces en gares en distinguant les différentes périodes de la journée.

Cette étude se décompose en deux missions, qui feront l'objet de prestations distinctes :

- une mission terrain pour mener les enquêtes d'accès et les comptages en gares (les cahiers des charges prévisionnels du premier lot sont présentés en annexe 5),
- une mission d'appui à la réalisation de la mission terrain, de redressement des données et d'analyse des données d'enquête et de comptage (le cahier des charges prévisionnel est présenté en annexe 6).

1.2.3 Le contenu des études et livrables

Les annexes 5 et 6 de la présente convention détaillent les éléments constitutifs de l'étude.

Les livrables comprennent :

- les rapports méthodologiques (y compris le redressement des enquêtes), de représentation et d'analyse des résultats pour chacune des gares ;
- les fichiers de données brutes issus des comptages et des enquêtes réalisés dans le cadre de cette convention, conformément à la liste et au format spécifiés en annexe 4 ;
- les bases des données consolidées à partir des données existantes et des nouvelles enquêtes / comptages réalisés dans le cadre de cette convention. La base comportera pour chaque individu enquêté les réponses aux questionnaires d'enquête ainsi que le coefficient de pondération après redressement.

Les données seront transmises au format Excel. Les résultats des études seront remis par le maître d'ouvrage aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

Le contenu de la base de données élaborée et transmise aux signataires est détaillé dans le tableau en annexe 4.

1.3 Calendrier de réalisation

Le délai de réalisation de l'étude est fixé à 24 mois, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention tel que prévu à l'article 6.4 de la présente.

Le délai de réalisation est prorogeable par le biais d'un avenant à la présente convention.

A titre indicatif, la première phase est envisagée pour le courant 2012, et se répartit comme suit :

- Lot 1 : octobre-novembre 2012 : réalisation des enquêtes d'accessibilité de quatre gares (Gare de Lyon, Gare de Bercy, Gare de Montparnasse, Gare de l'Est)
- Lot 2 : mars-avril 2013 : six gares (Gare Saint Lazare, Gare du Nord, Gare d'Austerlitz, Aéroport Charles de Gaulle TGV, Marne la Vallée – Chessy, Massy TGV)

→ Les études de gares éventuellement non réalisées à ces termes seront reportées en octobre 2013.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 La maîtrise d'ouvrage des études

SNCF Gares et Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des études de la phase 1 « Diagnostic » prévues dans la présente convention, selon sa responsabilité de maître d'ouvrage, définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement de la phase 1, objet de la présente convention, est assuré par :

- l'État,
- la Région Île-de-France,
- la SNCF,
- le STIF,

- la RATP,
- Réseau ferré de France.

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 2.1, des études décrites à l'article 1 de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

3 Modalités de financement et de paiement

3.1 Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la phase 1 : « diagnostic » est fixé à un montant de **1 700 000,00 € HT** courants, non actualisable et non révisable.

Le coût prévisionnel est détaillé à l'article 3.2.2. Le cas échéant, le lancement de toute étude complémentaire devra être validé préalablement en Comité des Financeurs (cf. défini à l'article 7.1) et fera l'objet d'un avenant à cette convention.

3.2 Contenu des études du maître d'ouvrage

3.2.1 Tableau de synthèse des coûts

Les coûts pris en charge par le maître d'ouvrage sont établis comme suit pour la phase 1 « Diagnostic » :

Maître d'ouvrage	Coûts Euros constants	Coûts Euros courants
SNCF	1 700 000,00	1 700 000,00

3.2.2 Coûts détaillés par postes

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	SNCF
1. Diagnostic de la Gare de Lyon	260 000,00
2. Diagnostic de la Gare de Bercy	90 000,00
3. Diagnostic de la Gare Montparnasse	190 000,00
4. Diagnostic de la Gare de l'Est	200 000,00
SOUS-TOTAL LOT 1	740 000,00
5. Diagnostic de la Gare Saint-Lazare	70 000,00
6. Diagnostic de la Gare du Nord	370 000,00
7. Diagnostic de la Gare d'Austerlitz	70 000,00
8. Diagnostic de la Gare de Marne-la-Vallée - Chessy	170 000,00
9. Diagnostic de la Gare d'Aéroport Charles de Gaulle TGV	90 000,00
10. Diagnostic de la Gare de Massy TGV	190 000,00
SOUS-TOTAL LOT 2	960 000,00
TOTAL PHASE 1 en € courants	1 700 000,00

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants HT. Les financeurs s'engagent à participer au financement de cette étude pour les montants maximum forfaitaires et non actualisables tels qu'arrêtés dans le tableau ci-dessous.

Périmètre	SNCF : LOT 1	SNCF : LOT 2	TOTAL PHASE 1	Clé (arrondie)
État	142 800,00	163 200,00	306 000,00	18,00%
Région	142 800,00	163 200,00	306 000,00	18,00%
SNCF	84 600,00	211 200,00	295 800,00	17,40% ³
STIF	142 800,00	163 200,00	306 000,00	18,00%
RATP	142 800,00	163 200,00	306 000,00	18,00%
RFF	84 200,00	96 000,00	180 200,00	10,60%
TOTAL	740 000,00	960 000,00	1 700 000,00	100,00%

³ Cette participation à hauteur de 17,40% pour la SNCF ne fait pas apparaître la contribution de SNCF Voyages de 100K€ qui, pour des raisons de planning a fait réaliser une partie de l'enquête Paris gare de Lyon dès le mois de mars 2012. Cette enquête, construite sur le même modèle que les enquêtes de la présente convention, est transmise dans son intégralité aux signataires selon les conditions de l'article 8.2. En conséquence, la participation financière réelle du Groupe SNCF à la réalisation de la campagne d'enquêtes et comptages 2012 et 2013 est de 22%.

Cette clé de répartition est valable pour la phase 1 de l'étude couverte par la présente convention et n'engage en aucun cas les parties signataires de la présente ni sur une participation financière ni, le cas échéant, sur un taux de financement pour les phases ultérieures d'études et de réalisation du projet.

3.4 Modalités de versement

3.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

Pour les études, objet de la présente convention, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programmes / engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Pour l'État et la RATP, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 3.2.2, signé par le Directeur d'opérations du maître d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.

Par ailleurs un récapitulatif annuel des factures comptabilisées sera adressé à l'État.

Pour la Région, le STIF et RFF, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date de paiement et le montant des factures payées ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État, la Région, le STIF et RFF au maître d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées.

Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

3.4.3 Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF	Agence centrale de la Banque de France à Paris	30001	00064	00000062471	31

Les dates et références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

Partie	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
État	21/23 rue Miollis 75015 PARIS	DRIEA – SPOT – CBSF	01 40 61 86 08
Région Île-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	01 53 85 56 21
SNCF	16 avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13".	Sncf- Gares&Connexions "Direction Stratégie et Finance - Comptabilité Recettes hors trafic	01 80 50 92 72
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	DDAET/Division des Etudes Générales	01 82 53 80 31
RATP	54 quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12	DIT-AGIR	01 58 76 47 71
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 83 Adresse électronique communiquée lors du premier appel de fonds

3.4.4 Paiement

Les paiements dus par les financeurs au maître d'ouvrage seront effectués dans un délai de 40 jours calendaires à compter de la date de réception par les financeurs de la demande de versement, sous réserve que le maître d'ouvrage ait fourni aux financeurs, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention.

Dans le cas contraire, ce délai de 40 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

3.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

La clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président du Conseil régional d'Île-de-France, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

3.6 Conditions de versement du financement du STIF relatif à l'engagement de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, le bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution des études. Si à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé par décision de la Directrice Générale du STIF, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai d'un an, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

3.7 Conditions de versement du financement du STIF relatif aux délais de réalisation de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 7 décembre 2011, à compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose du délai prévu dans la convention de financement pour présenter le solde de l'opération. Par défaut, ce délai est au maximum de quatre ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel (à charge pour la maîtrise d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable) par décision de la Directrice Générale du STIF.

3.8 Conditions de versement du financement de la RATP relatif à l'engagement de l'opération

Le bénéficiaire doit informer la RATP du commencement d'exécution des études. Si à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis aux services de la RATP une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé par décision de la directrice du département Développement, innovation et territoire de la RATP, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai d'un an, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

3.9 Comptabilité du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études objets de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

4 Modalités de contrôle par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action objet de l'étude.

5 Gestion des écarts

Le montant total des financements, tel qu'indiqué à l'article 3.3 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les financements attribués sont révisés en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article

3.3. Ils font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3.1, les financeurs sont informés lors de la réunion du Comité des financeurs (défini à l'article 7.1 de la présente convention). Le maître d'ouvrage doit alors solliciter et obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Le maître d'ouvrage s'engage à présenter aux financeurs toutes les modifications de programme éventuelles et d'en obtenir leur validation préalable pour qu'elles soient financées au titre de la présente convention et de ses avenants. Dans le cas contraire, le maître d'ouvrage en portera la charge.

6 Dispositions générales

6.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.3 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Règlement des litiges

Les signataires s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

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

6.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire du versement, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'un des signataires, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres signataires d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les signataires sont tenus d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel du financement. Dans

tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire du versement.

6.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par l'Etat à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception, après avoir été signée par l'ensemble des parties. La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été voté et mis en place par chaque financeur. Les financeurs s'engagent à transmettre au maître d'ouvrage copie des décisions des organes compétents les engageant financièrement.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.2.3 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2,

et au plus tard 24 mois après l'approbation de la présente convention au conseil du STIF.

7 Organisation et suivi de la présente convention

Conformément au Contrat de projets Etat – Région Île-de-France et à la convention particulière transport, les financeurs chargent conjointement le maître d'ouvrage SNCF d'assurer pour leur compte le contrôle de la maîtrise d'ouvrage. La SNCF s'assure notamment du respect des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqué aux articles 1.2 et 1.3 de la présente convention.

A la demande expresse des financeurs, la SNCF s'engage également à leur fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, etc.).

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les signataires, et de réunions du maître d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1 Comité des financeurs

Il est constitué un Comité des financeurs, réunissant les six institutions signataires soit au niveau des signataires de la convention ou de leur représentant, soit au niveau des services techniques. Il se réunit autant que de besoins en fonction de questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés en comité technique.

Les membres, au niveau des signataires, sont convoqués par l'Etat avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable. Les

réunions du comité des financeurs, au niveau des signataires, sont précédées de réunions du comité des financeurs au niveau des services techniques.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études de la phase 1, au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape des études permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors du Comité technique,

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs précédent est proposé à la validation de ses membres en début de séance.

7.2 Comité technique

Il est constitué un Comité technique de l'opération composé des signataires de la présente convention ou de leur représentant.

Le Comité technique, convoqué par le maître d'ouvrage, se réunit en tant que de besoin et selon les thématiques abordées. Durant l'exécution de cette convention, le Comité technique est réuni de façon plénière au moins une fois avant chaque réunion du Comité de suivi. Pour chaque réunion, les membres sont convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments sont envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le Comité technique est le cadre privilégié, selon le niveau, permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de la phase 1, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de déterminer les voies et moyens les plus adaptés pour garantir la bonne application des règles relatives aux informations commercialement sensibles, tout en permettant une bonne collaboration entre les équipes,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix méthodologiques et techniques,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités, notamment le Comité de suivi, sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du Comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

7.3 Comité de suivi

Il est constitué un Comité de suivi, coordonné par le maître d'ouvrage, pour le suivi des études de la phase 1, objet de cette convention. Il est composé des signataires de cette

convention, ou de leur représentant, et peut être élargi, avec l'accord de tous les signataires, à d'autres membres.

Le Comité de suivi se réunit au moins deux fois durant l'exécution de cette convention et est préparé, si possible au moins deux semaines avant, par un Comité technique. Les membres de ces comités y sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments sont envoyés au moins deux semaines avant chaque réunion par le maître d'ouvrage.

Le Comité de suivi est informé:

- de l'avancement des études de la phase 1,
- des éventuels besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- de la fin de la phase 1 des études,
- des éléments liés à la communication du projet,
- du projet de contenu de la convention de financement de la phase 2 « prospective ».

Ce Comité de suivi pourra alors être l'amorce du Comité de pilotage de la phase 2 « Prospective ».

8 Propriété, communication et diffusion des données existantes et des études

8.1 Concernant les données existantes⁴ transmises par les signataires au maître d'ouvrage

8.1.1 Propriété des données existantes transmises par les signataires au maître d'ouvrage

Chaque signataire reste propriétaire des données d'entrée, documents ou productions communiqués au maître d'ouvrage de l'étude dont le financement fait l'objet de la présente convention.

Chaque signataire ne confère ainsi au maître d'ouvrage qu'un droit d'utilisation de ces données d'entrée, documents ou productions.

Le cas échéant les échanges d'information entre les signataires se font dans le respect des règles de confidentialité applicables en matière d'informations commercialement sensibles (« ICS »)

8.1.2 Confidentialité des données existantes transmises par les signataires au maître d'ouvrage

Dans le cadre de la présente convention le maître d'ouvrage s'engage à :

⁴ A l'exception de l'enquête Paris gare de Lyon de mars 2012 : effectuée de façon anticipée par un des signataires pour des raisons d'urgence sur certains sujets, le contenu de cette enquête, bien que relevant des données existantes, sera transmise dans les mêmes conditions que les données récoltées dans le cadre de la Convention. Ce sont donc les conditions du paragraphe 8.2 qui s'y appliqueront.

- n'utiliser les données existantes transmises par les signataires qu'aux fins de réalisation de l'étude dont le financement fait l'objet de la présente convention,
- ne pas divulguer ces données à des tiers, sauf avec l'accord préalable et écrit du propriétaire de ces dernières.

Les obligations susvisées sont applicables pendant toute la durée de la Convention et pendant une période de cinq ans à compter de sa date d'expiration.

8.2 Concernant les études produites (fichiers de données brutes, bases de données consolidées et rapports d'analyse) pour le compte maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention

8.2.1 Propriété des études (fichiers de données brutes, bases de données et rapport)

Tout ce qui sera produit dans le cadre de la présente convention (fichiers de données brutes, bases de données consolidées et rapports d'analyse) est la propriété du maître d'ouvrage.

8.2.2 Transmission des études (fichiers de données brutes, bases de données et rapports) aux financeurs

Toutes les données récoltées dans le cadre des enquêtes sont transmises aux signataires de la présente convention de façon aussi détaillée qu'elles ont été recueillies, selon les modalités explicitées en annexe 4.

Les fichiers de données brutes, les bases de données et les rapports d'études sont transmis aux signataires sous format informatique et en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-ROM.

8.2.3 Utilisation et confidentialité des études (fichiers de données brutes, bases de données et rapport)

Chacun des signataires pourra utiliser ces études dans le cadre de ses besoins propres et au sein de sa structure sans l'accord préalable des autres signataires.

Chaque signataire s'engage au surplus à ne révéler ces informations qu'à ses personnels qui ont besoin d'utiliser ces informations, et s'engage, à ce titre, à avertir ses personnels du caractère confidentiel des informations échangées.

La diffusion par chacun des signataires des études à des tiers à la présente convention devra être autorisée par accord écrit de l'ensemble des signataires.

Chaque signataire prendra toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la confidentialité de ces études.

Les obligations susvisées sont applicables pendant toute la durée de la Convention et pendant une période de cinq ans à compter de sa date d'expiration.

8.3 Communication des signataires

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des financeurs.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de Projets État-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des financeurs :

- l'ordre des financeurs : en fonction de l'ordre protocolaire

8.4 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des signataires qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

A PARIS, le

,

**Le Préfet de Région
Île-de-France,
Préfet de Paris
Daniel CANEPA**

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

A PARIS, le ,

**Le Président
du Conseil régional
d'Île-de-France
Jean-Paul HUCHON**

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

A PARIS, le ,

**La Directrice Générale
de Gares & Connexions
Sophie BOISSARD**

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

A PARIS, le

,

**La Directrice Générale
du Syndicat des Transports
d'Île-de-France
Sophie MOUGARD**

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

A PARIS, le _____ ,

**La Directrice du département
Développement, Innovation et Territoire
de la RATP
Colette HOREL**

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

A PARIS, le

,

**Le Directeur Régional Île-de-France
de RFF
François-Régis ORIZET**

Annexes

Annexe 1 : Périmètre et calendrier prévisionnels de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des dépenses totales

Annexe 3 : Echancier prévisionnel de mise en place des AE/AP et CP

Annexe 4 : liste des données transmises aux financeurs

Annexe 5 : cahiers des charges prévisionnels des missions terrains pour les quatre gares du lot 1

Annexe 6 : cahier des charges prévisionnel pour la mission d'appui à la réalisation des missions terrain et d'analyse des données d'enquête et de comptage

Annexe 7 : contenu prévisionnel de la phase 2

Annexe 1

Périmètre et calendrier prévisionnels de la phase 1 de l'étude

Octobre-novembre 2012 : réalisation des enquêtes d'accessibilité de quatre gares

- Gare de Lyon,
- Gare de Bercy,
- Gare de Montparnasse,
- Gare de l'Est.

Mars-avril 2013 : réalisation des enquêtes d'accessibilité de six gares

- Gare Saint Lazare,
- Gare du Nord,
- Gare d'Austerlitz,
- Aéroport Charles de Gaulle TGV,
- Marne la Vallée – Chessy,
- Massy TGV.

Annexe 2

Échéancier prévisionnel des dépenses totales par gare

ESTIMATIONS DES PRESTATIONS - PHASE 1 : ENQUETES			
LOT	Échéance	Gares concernées	Coût
1	printemps 2012 automne 2012	Gare de Lyon	260 000,00
		Gare de Bercy	90 000,00
		Gare Montparnasse	190 000,00
		Gare de l'Est	200 000,00
		SOUS-TOTAL LOT 1	740 000,00
2	automne 2012 printemps 2013	Gare Saint-Lazare	70 000,00
		Gare du Nord	370 000,00
		Gare d'Austerlitz	70 000,00
		Marne-la-Vallée – Chessy	170 000,00
		Aéroport Roissy CDG	90 000,00
		Massy	190 000,00
		SOUS-TOTAL LOT 2	960 000,00
		TOTAL phase 1	1 700 000,00

Annexe 3

Échéancier prévisionnel des dépenses totales par financeur

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE PERIMETRE SNCF G&C

M€ Courants	2012	2013	TOTAL
État	306 000,00	0,00	306 000,00
Région	306 000,00	0,00	306 000,00
SNCF	84 600,00	211 200,00	295 800,00
STIF	142 800,00	163 200,00	306 000,00
RATP	142 800,00	163 200,00	306 000,00
RFF	84 200,00	96 000,00	180 200,00
Total	1 066 400,00	633 600,00	1 700 000,00

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE PERIMETRE SNCF G&C

M€ Courants	2012	2013	TOTAL
État	142 800,00	163 200,00	306 000,00
Région	142 800,00	163 200,00	306 000,00
SNCF	84 600,00	211 200,00	295 800,00
STIF	142 800,00	163 200,00	306 000,00
RATP	142 800,00	163 200,00	306 000,00
RFF	84 200,00	96 000,00	180 200,00
Total	740 000,00	960 000,00	1 700 000,00

Annexe 4

Liste des données transmises aux financeurs

Population concernée	
Informations générales du questionnaire	
Numéro Questionnaire	Tous
Jour	Tous
Heure	Tous
Tranche Heure	Tous
Zone d'enquêtes	Tous
Motif de présence en gare	
Type d'usager (partants/arrivants/correspondants/non voyageurs)	Tous
Informations relatives aux voyageurs	
Train à l'amont (TGV/TER/TN/IC/TEOZ/EUROSTAR/THALYS/THELLO ...)	Arrivants/Correspondants
Gare de Montée en RIF	Arrivants/Correspondants
Sous secteurs de Région correspondant à la gare de Montée en province	Arrivants/Correspondants
Train à l'aval (TGV/TER/TN/IC/TEOZ/EUROSTAR/THALYS/THELLO ...)	Partants/Correspondants
Gare de Descente en RIF	Partants/Correspondants
Sous secteurs de Région correspondant à la gare de descente en province	Partants/Correspondants
Heure de départ	Partants/Correspondants
Heure d'arrivée	Arrivants/Correspondants
Mode de rabattement (Métro, BUS, MAP, Taxi, Vélo, Tramway, Roller/Trotinnette, CAR Air France, VPC, VPP, VP location, 2RM)	Partants
Précision (ligne de métro, ligne de bus, vélo personnel, velib, lieu stationnement VPC)	Partants
Précisions sur le titre de transport utilisé (billet, pass Navigo, Imagine R)	Partants
Origine du Rabattement	Partants
La commune de départ quand elle se trouve en RIF (Station/quartier de rabattement-arrondissements pour Paris). Lorsque l'origine du déplacement est en province l'information sera agglomérée par Région ou par sous secteurs de Région.	Partants
Mode de diffusion (Métro, BUS, MAP, Taxi, Vélo, Tramway, Roller/Trotinnette, CAR Air France, VPC, VPP, VP location, 2RM)	Arrivants
Précision (ligne de métro, ligne de bus, vélo personnel, velib, lieu stationnement VPC)	Arrivants
Précisions sur le titre de transport utilisé (billet, pass Navigo, Imagine R, autre)	Arrivants
Destination finale	Arrivants
La commune de destination quand elle se trouve en RIF (Station/quartier de rabattement-arrondissements pour Paris). Lorsque la destination finale du déplacement est en province, l'information sera agglomérée par Région ou par sous secteurs de Région.	Arrivants
Temps de précaution (moins de 10 minutes, de 10 à 20 minutes, de 20 à 30 minutes, de 30 à 1h, plus d'1h)	Partants
Durée du trajet point de départ/lieu enquête	Partants
Durée du trajet lieu enquête/destination finale	Arrivants
Connaissance gares TGV IDF	Voyageurs
Précision nom de la gare (Massy TGV, Aéroport CDG TGV, Marne la Vallée-Chessy)	Voyageurs
Fréquence OD	Voyageurs
Utilisation même/autre gare	Voyageurs
Connaissance offre pass Paris si OD province-province concernée par les TGV IS	Voyageurs
Précision nom de la gare	Voyageurs
Voyageur accompagné/récupéré	Voyageurs
Motif voyage (domicile travail habituel, domicile études, démarches/services/hôpital/achats, professionnel exceptionnel, loisirs/famille, autres)	Voyageurs
Précision si autres	Voyageurs

Informations relatives aux non-voyageurs	
Motif non voyageur (accompagne qqun, récupère qqun, renseignement/achat billet, achat autre billet, passage, travailler, autres)	Non voyageurs
Précision si autres	Non voyageurs
Point de départ	Non voyageurs
Destination finale	Non voyageurs
Mode de rabattement (Métro, BUS, MAP, Taxi, Vélo, Tramway, Roller/Trotinnette, CAR Air France, VPC, VPP, VP location, 2RM)	Non voyageurs
Précision (ligne de métro, ligne de bus, vélo personnel, velib, lieu stationnement VPC)	Non voyageurs
Mode de diffusion (Métro, BUS, MAP, Taxi, Vélo, Tramway, Roller/Trotinnette, CAR Air France, VPC, VPP, VP location, 2RM)	Non voyageurs
Précision (ligne de métro, ligne de bus, vélo personnel, velib, lieu stationnement VPC)	Non voyageurs
Informations générales sur l'ensemble des usagers de la gare	
Fréquence (tous les jours de la semaine, 1 à 2 fois par semaine, 1 à 2 fois par mois, rarement, première fois)	Tous
CSP	Tous
Age	Tous
Sexe	Tous
Code Postal Domicile / pays pour les personnes venues de l'étranger	Tous
Commune de résidence	Tous
Département de résidence	Tous
Nom aéroport (CDG, Orly)	Tous
Nombre de personnes dans le voyage	Tous
Qualité de la signalétique (pas claire, peu claire, assez claire, très claire)	Tous
Utilisations des services en gare (toilettes, alimentaires, tabac/presse, accueil, autres)	Tous
Précision si autres	Tous

Annexe 5

Cahiers des charges prévisionnels des missions terrain pour les quatre gares du lot 1

Gare de Paris Est

Enquêtes d'accessibilité

L'Île-de-France est le premier marché ferroviaire en Europe. Actuellement les dessertes grandes lignes sont essentiellement concentrées dans les gares de Paris intra-muros. Elles sont toutefois saturées et trop éloignées de la grande majorité des Franciliens. Il est donc indispensable de mener une véritable politique de désaturation des gares parisiennes, en proposant davantage de points d'entrée au réseau LGV en Ile-de-France.

Dans ce contexte, ainsi que dans la perspective d'accompagner le développement des pôles économiques franciliens dans le cadre du « Grand Paris », il convient d'étudier la condition d'accès des usagers à ces gares parisiennes.

Pour cela, GARES&CONNEXIONS effectuera des enquêtes auprès des usagers de la gare de Paris Est afin de mieux connaître leurs habitudes de déplacement en termes notamment d'intermodalité et d'accessibilité.

ENQUETES

Cette prestation comprend : la réalisation d'enquêtes sur un Jour Ouvré de Base (un mardi de 6h-22h minimum) et une pointe hebdomadaire (cinq heures consécutives d'un vendredi après-midi/soir), la saisie des données et leur vérification.

Le périmètre d'enquêtes comprend :

- le quai transversal
- la plateforme Île-de-France
- les Halls Alsace, Central et Saint Martin
- la salle d'échanges SNCF/RATP
- le passage souterrain et le Hall Château Landon
- les espaces métro + sorties côté ville

Il est important de noter qu'aucune enquête ne sera réalisée sur le périmètre RATP.

Les enquêtes en face à face seront réalisées auprès de l'ensemble des personnes se trouvant dans le périmètre qu'elles soient usagers du train ou non.

Les thèmes abordés par le questionnaire sont détaillés ci-après. **Cependant, un questionnaire définitif sera fourni au prestataire comprenant entre 15 et 20 questions.** L'objectif de l'entretien face à face est de ne pas dépasser 2 minutes à 2 minutes 30.

Il est demandé au prestataire à ce que la proportion de voyageurs enquêtés descendant d'un train soit suffisamment représentative (**à minima 25% des voyageurs enquêtés**).

Les questions portent sur les points suivants :

- Le dernier mode emprunté pour accéder au périmètre :
 - Train (précision sur le type de train : Transilien, TGV, TER, Intercités),
 - Metro (dernière ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Bus RATP (dernière ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Autres modes de transport en commun (préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),

- Vélo (Vélib' ou personnel),
 - Marche à pied exclusivement (*c'est-à-dire depuis le point de départ*),
 - Taxi,
 - Voiture (en distinguant les personnes qui ont été déposées de celles qui ont garé leur voiture près de la gare),
 - Voiture de location ou covoiturage/autopartage/autolib,
 - deux roues motorisées,
 - autre mode...
- Pour les usagers des transports en commun, précision sur la gare / la station / l'arrêt à l'origine du voyage
- Le lieu d'origine du déplacement :
 - le nom de commune et le code postal + arrondissement si Paris
 - pour les personnes accédant à la gare à pied/vélo, ainsi que les personnes dont l'origine du déplacement se situe à proximité du quartier de la Gare de l'Est et les quartiers voisins, précision sur leur point de départ exact (ex. nom de rue, de bâtiment, de société ou d'école...)
 - si l'origine du déplacement est à l'étranger et que l'entrée en France est effectuée en avion, précision sur l'aéroport utilisé (+pays d'origine)
- La durée du trajet entre le point de départ et le lieu d'enquête (dont le temps de stationnement pour les personnes qui sont venues en voiture à la gare)
- Pour les usagers du train, le délai de précaution entre l'arrivée en gare et le départ en train
- Le premier mode emprunté pour quitter la gare
 - Train (précision sur le type de train : Transilien, TGV, TER, Intercités),
 - Metro (première ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Bus RATP (première ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Autres modes de transport en commun (préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Vélo (Vélib' ou personnel),
 - Marche à pied exclusivement (*c'est-à-dire jusqu'à la fin du trajet*),
 - Taxi,
 - Voiture (en distinguant les personnes qui seront récupérées de celles qui ont garé leur voiture),
 - Voiture de location ou covoiturage/autopartage/autolib,
 - deux roues motorisées,
 - autre mode...
- Pour les usagers des transports en commun, précision sur la gare/ la station / l'arrêt de descente
- La destination du déplacement
 - le nom de commune et le code postal + arrondissement si Paris
 - pour les personnes quittant la gare à pied/vélo, ainsi que les personnes dont la destination du déplacement se situe à proximité du quartier de la Gare de l'Est et ses quartiers voisins, précision sur leur point d'arrivée exact (ex. nom de rue, de bâtiment, de société ou d'école...)
 - si la destination du déplacement est à l'étranger et que le départ est effectué en avion, précision sur l'aéroport utilisé

- La durée du trajet entre le lieu d'enquête et la destination finale
- Les questions concernant uniquement les clients TGV,
 - pour les personnes dont l'origine/destination de rabattement/diffusion se situe en Île-de-France (hors Paris) : la connaissance des autres gares TGV en Île-de-France et des dessertes TGV directes évitant Paris qui auraient pu être utilisées pour ce trajet et les raisons d'utilisation ou de non utilisation
 - pour les personnes dont l'origine/destination de rabattement/diffusion se situe hors Île-de-France, un découpage régional en 40 sous-secteurs permettant de regrouper les OD sera réalisé. Le prestataire demandera la gare de montée/descente et réalisera un travail de traitement de données à partir d'une table de correspondance transmise. **Seule la donnée agglomérée à l'échelle des 40 sous-secteurs sera transmise au commanditaire.**
 - la fréquence des déplacements en train sur l'OD, avec utilisation systématique de la même gare ou non (quelles gares concernées dans ce dernier cas)
 - savoir si le voyageur a été accompagné ou s'il va être récupéré (évaluer le taux d'accompagnant des voyageurs, sur le quai ou seulement devant la gare) (question en option)
- Le motif du voyage : Déplacement professionnel occasionnel, Privé/loisirs/vacances, Domicile-travail habituel, Domicile-études habituel
- La fréquence (d'utilisation de la gare ou du voyage ?)
- Le code postal / le nom de commune du domicile
- Le profil (CSP, âge, sexe,...)
- Le nombre de personnes voyageant avec l'enquêté

→ 5 000 questionnaires valides seront recueillis au minimum, dont 3 500 en JOB et 1 500 à la pointe hebdomadaire

Afin de privilégier les heures de pointes (matin et soir) dimensionnantes pour les gares et les infrastructures, le prestataire devra spécifier les quotas d'enquêtes durant les différentes périodes de la journée (Heures Creuses, Heures de Pointe du Matin, Heures de Pointe du Soir).

Compte tenu de la multitude des pratiques modales possibles (TGV, TER, TN, métro, bus, marche à pied, voiture conducteur/déposé...) ainsi que de celle des OD (du quartier de la gare jusqu'aux régions lointaines), l'utilisation d'un outil électronique (smartphone...) sera préférable afin de mieux adapter le contenu du questionnaire à la situation de chacune des personnes enquêtées.

Il est demandé au prestataire de chiffrer la mission enquêtes avec ou sans utilisation d'un outil électronique (smartphone...) sachant que seul le contenu du questionnaire sera fourni (pas son intégration dans le smartphone ni les impressions papier).

→ *Le prestataire doit repérer et proposer les points d'enquêtes à partir des périmètres définis ci-dessus.*

→ *Le prestataire doit spécifier le nombre d'enquêteurs optimal (heure de pointe, heure creuse) de façon à obtenir un échantillon représentatif (échantillon en adéquation avec la fréquentation de la gare dans le temps)*

→ *Il est demandé au prestataire de communiquer le ratio utilisé du nombre de questionnaires par heure et par enquêteur en incluant la durée d'une relecture rapide du questionnaire après chaque interview (car aucune vérification n'est possible a posteriori) et d'expliquer le dispositif mis en œuvre (nombre de chefs d'équipe, nombre d'enquêteurs encadrés par un chef d'équipe).*

COMPTAGES ENTRANTS/SORTANTS

Afin de permettre un redressement fin des résultats, il est préférable d'effectuer, concomitamment à la campagne d'enquêtes, les comptages des entrées/sorties du périmètre ainsi que des points intermédiaires de passage.

Principe général :

Les comptages doivent assurer le bouclage complet de la gare et assurer les comptages des échanges verticaux et horizontaux entre toutes les zones (trémies, ascenseurs, porte d'accès, accès aux quais ...). Les comptages doivent être réalisés par tranche de cinq minutes par sens distincts.

Seront comptées les entrées/sorties

- Des accès aux quais GL depuis le quai transversal
- De la plateforme Île-de-France
- Des accès gare (depuis extérieur et via la salle d'échanges SNCF/RATP)
- De la salle d'échanges SNCF/RATP (global)
- Du passage souterrain côté Château Landon (global ou détaillé)
- Des lignes 4, 5 et 7 du métro (entrées/sorties de la zone sous CAB*)
- Des bus sur chacun des arrêts à proximité directe de la gare

** Il n'est pas nécessaire de compter les entrants aux CAB de la RATP (contrôle automatiques des billets)*

→ *Le prestataire doit repérer et proposer les points de comptages à partir des périmètres définis ci-dessus.*

→ *Le prestataire doit spécifier le nombre de compteurs optimal (heure de pointe, heure creuse) et préciser le nombre de compteurs ne comptant qu'un seul sens et ceux comptant les deux sens.*

PROPOSITION

Une proposition sera donnée avec les effectifs jugés pertinents par le prestataire ainsi que les durées de formation et d'intervention de chacun.

→ *Il est demandé à ce que le prestataire fasse apparaître le coût d'un compteur, d'un enquêteur, chef d'équipe ainsi que tous les profils intervenant dans le processus (saisie des données...)*

→ *Le prestataire devra chiffrer son intervention sur le site (repérage, plan de prévention ...)*

→ *La grille de prix fournie par le prestataire devra reprendre l'ensemble des éléments cités dans le présent cahier des charges.*

LIVRABLE

Il sera demandé au prestataire de fournir :

- une note méthodologique présentant la méthode d'enquêtes et de comptages retenue ainsi que les moyens mis en œuvre (humains et technique). La note méthodologique devra être transmise par le prestataire avant le début de l'enquête pour validation
- un rapport sur le déroulement de l'enquête et du comptage et une note retour d'expérience terrain

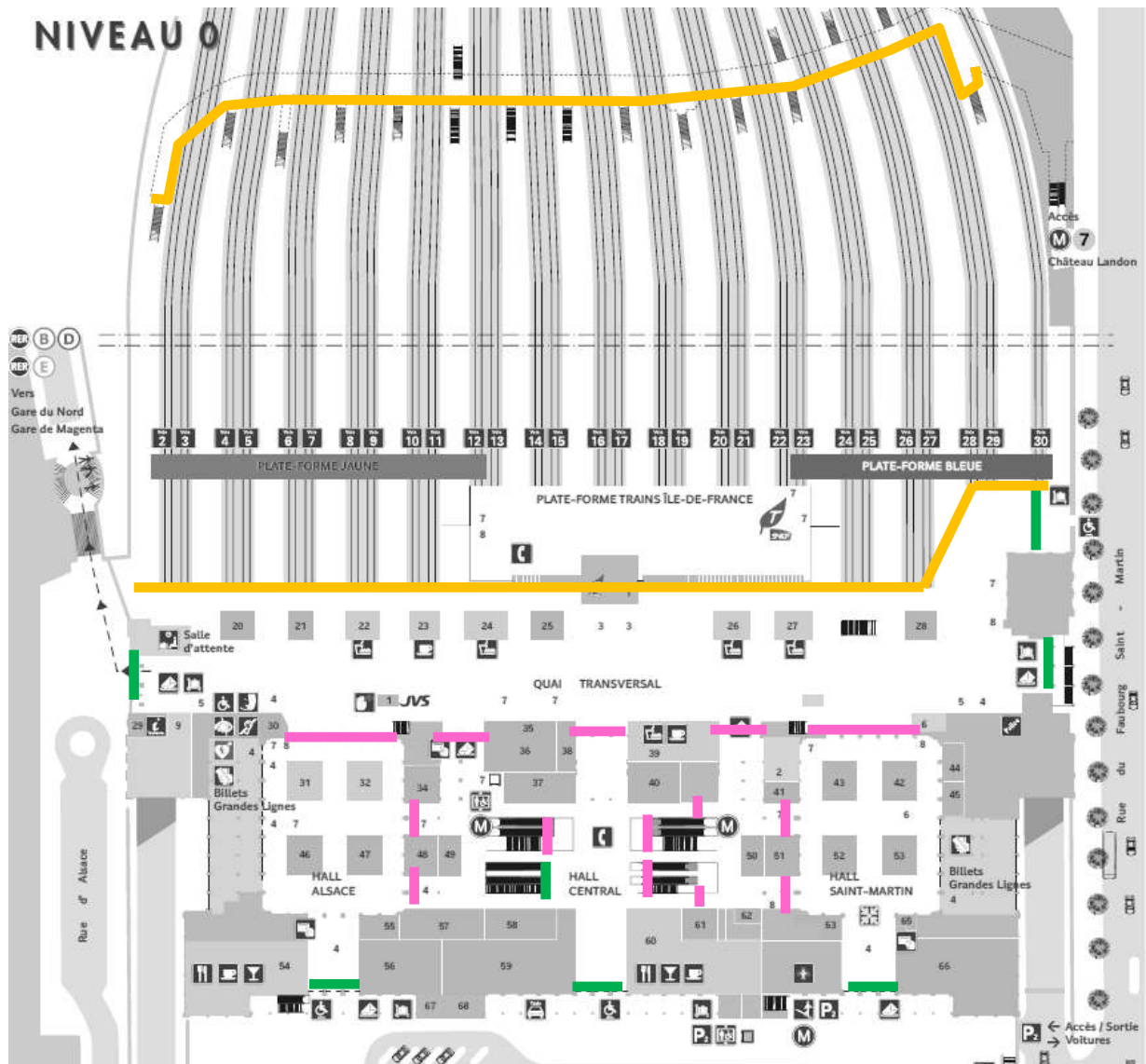
- pour les enquêtes : une base de données sous format Excel brute et apurée. Aucune analyse de données n'est demandée (filtre ou tris), cependant la cohérence des réponses doit bien être vérifiée (ex : cohérence du mode de rabattement ou de diffusion avec lieu de départ ou de destination des voyageurs / Par exemple, la MAP ne permet pas d'aller au delà d'un certain périmètre ...)
- pour les comptages : une base de données sous format Excel reprenant l'ensemble des comptages par tranche de cinq minutes, par accès et par sens (sauf pour les CAB RATP où seuls les sortants sont comptés).

PLANNING

Les enquêtes-comptages doivent se dérouler un mardi et un vendredi du mois d'octobre 2012,

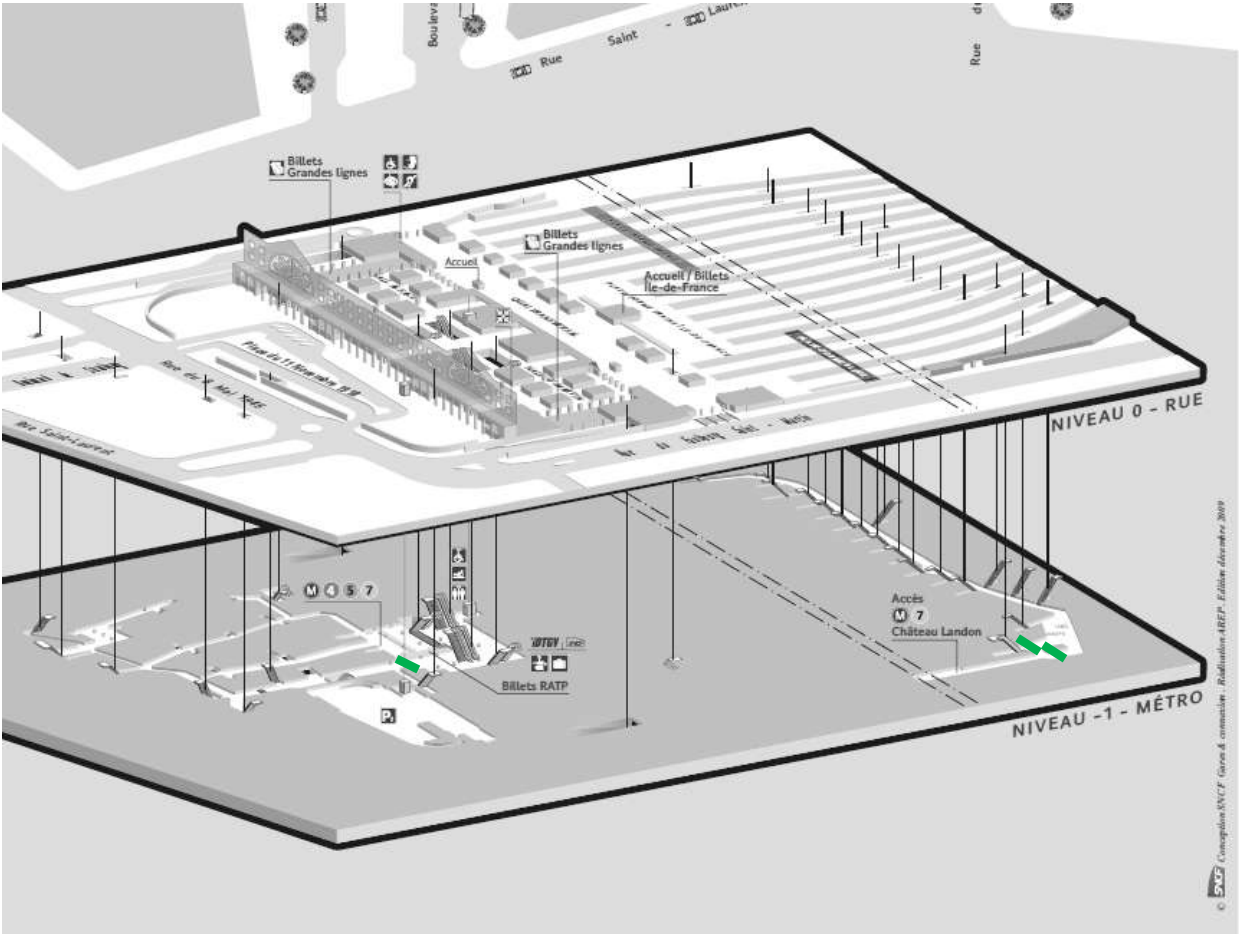
Le livrable devra être transmis deux semaines après la mission terrain.

Localisation des points de comptages



- Accès aux quais (GL, TN, vers hall et souterrain)
- Comptages entrées/sorties de la gare ferroviaire et du souterrain C.Landon
- Points intermédiaires

Comptages niveau métro (un sens)



Gare de Paris – Lyon

Enquêtes d'accessibilité

L'Île-de-France est le premier marché ferroviaire en Europe. Actuellement les dessertes grandes lignes sont essentiellement concentrées dans les gares de Paris intra-muros. Elles sont toutefois saturées et trop éloignées de la grande majorité des Franciliens. Il est donc indispensable de mener une véritable politique de désaturation des gares parisiennes, en proposant davantage de points d'entrée au réseau LGV en Ile-de-France.

Dans ce contexte, ainsi que dans la perspective d'accompagner le développement des pôles économiques franciliens dans le cadre du « Grand Paris », il convient d'étudier la condition d'accès des usagers à ces gares parisiennes.

Pour cela, GARES&CONNEXIONS effectuera une étude d'enquêtes auprès des usagers de la gare de Paris Lyon afin de mieux connaître leurs habitudes de déplacement en termes notamment d'intermodalité et d'accessibilité.

ENQUETES EN GARE

Contexte

Une enquête gare de Lyon a été réalisée en mars 2012 sur la clientèle grandes lignes et couvrant le périmètre des trois halls (hall1, 2 et3). Cette enquête a été réalisée avec un questionnaire identique à celui utilisé pour la prestation demandée. L'enquête à réaliser viendra donc en complément de cette précédente enquête, mais cette fois, sur le périmètre urbain et interurbain de la gare (salle d'échange RER/ galerie Diderot).

Prestation

Cette prestation comprend : la réalisation d'enquêtes sur un Jour Ouvré de Base (un mardi de 6h-22h minimum) et une pointe hebdomadaire (cinq heures consécutives d'un vendredi après-midi/soir), la saisie des données et leur vérification.

Le périmètre d'enquêtes comprend :

- la galerie Diderot
- la salle d'échanges RER

Il est important de noter qu'aucune enquête ne sera réalisée sur le périmètre RATP.

Les enquêtes en face à face seront réalisées auprès de l'ensemble des personnes se trouvant dans le périmètre qu'elles soient usagers du train ou non.

Les thèmes abordés par le questionnaire sont détaillés ci-après. **Cependant, un questionnaire définitif sera fourni au prestataire comprenant entre 15 et 20 questions.** L'objectif de l'entretien face à face est de ne pas dépasser 2 minutes à 2 minutes 30.

Il est demandé au prestataire à ce que la proportion de voyageurs enquêtés descendant d'un train soit suffisamment représentative (**à minima 25% des voyageurs enquêtés**).

Les questions portent sur les points suivants :

- Le dernier mode emprunté pour accéder à la gare :
 - train (précision sur le type de train : Transilien, TGV, TER, Corail, Intercités),
 - Metro (dernière ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),

- Bus RATP (dernière ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Autres modes de transport en commun (préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - taxi,
 - voiture (en distinguant les personnes qui ont été déposées en voiture à la gare de celles qui ont garé leur voiture près de la gare),
 - voiture de location ou covoiturage/auto-partage/autolib,
 - deux roues motorisées,
 - vélo (vélib ou personnel),
 - marche à pied exclusivement (*c'est-à-dire depuis le point de départ*),
 - autre mode...
- Pour les usagers des transports en commun, précision sur la gare / la station / l'arrêt de montée
- Le lieu d'origine du déplacement :
 - le nom de commune et le code postal + arrondissement si Paris
 - pour les personnes accédant à la gare à pied/vélo, ainsi que les personnes dont l'origine du déplacement se situe à proximité du quartier de la gare de Paris Lyon et ses quartiers voisins, précision sur leur point de départ exact (ex. nom de rue, de bâtiment, de société ou d'école...)
 - Si l'origine du déplacement est à l'étranger et que l'entrée en France est effectuée en avion, précision sur l'aéroport utilisé (+pays d'origine).
- La durée du trajet entre le point de départ et le lieu d'enquête (*dont le temps de stationnement pour les personnes qui sont venues en voiture à la gare*)
- Pour les usagers du train, le délai de précaution entre l'arrivée en gare et le départ du train
- Le premier mode emprunté pour quitter la gare
 - train (précision sur le type de train : Transilien, TGV, TER, Corail, Intercités),
 - Metro (première ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Bus RATP (première ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Autres modes de transport en commun (préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - taxi,
 - voiture (en distinguant les personnes qui seront récupérées en voiture et celles qui ont garé leur voiture près de la gare),
 - voiture de location ou covoiturage/auto-partage/autolib,
 - deux roues motorisées,
 - vélo (vélib ou personnel),
 - marche à pied exclusivement (*c'est-à-dire jusqu'à la fin du trajet*),
 - autre mode...
- Pour les usagers des transports en commun, précision sur la gare / la station / l'arrêt de descente
- La destination du déplacement :
 - le nom de commune et le code postal + arrondissement si Paris
 - pour les personnes quittant la gare à pied/vélo, ainsi que les personnes dont la destination du déplacement se situe à proximité du quartier de la gare de Paris Lyon et ses quartiers voisins, précision sur leur point d'arrivée exact (ex. nom de rue, de bâtiment, de société ou d'école...)

- Si la destination du déplacement est à l'étranger et que le départ est effectué en avion, précision sur l'aéroport utilisé
- La durée du trajet entre le lieu d'enquête et la destination finale
- Les questions concernant uniquement les usagers TGV,
 - pour les personnes dont l'origine/destination de rabattement/diffusion se situe en IDF (hors Paris) : la connaissance des autres gares TGV en IDF et des dessertes TGV directes évitant Paris qui auraient pu être utilisées pour ce trajet et les raisons d'utilisation ou de non utilisation
 - pour les personnes dont l'origine/destination de rabattement/diffusion se situe hors IDF, un découpage régional en 40 sous-secteurs permettant de regrouper les OD sera réalisé. Le prestataire demandera la gare de montée/descente et réalisera un travail de traitement de données à partir d'une table de correspondance transmise. **Seule la donnée agglomérée à l'échelle des 40 sous-secteurs sera transmise au commanditaire.**
 - la fréquence des déplacements en train sur l'OD, avec utilisation systématique de la même gare ou non (quelles gares concernées dans ce dernier cas)
 - savoir si le voyageur a été accompagné ou s'il va être récupéré (évaluer le taux d'accompagnant des voyageurs, sur le quai ou seulement devant la gare) (question en option)
- le motif du voyage : Déplacement professionnel occasionnel, Privé/loisirs/vacances, Domicile-travail habituel, Domicile-études habituel
- La fréquence (d'utilisation de la gare ou du voyage ?)
- Le code postal / le nom de commune du domicile
- Le profil (CSP, âge, sexe,...)
- Le nombre de personnes voyageant avec l'enquêté

➔ **4000 questionnaires valides seront recueillis au minimum, dont 3000 en JOB et 1000 à la pointe hebdomadaire**

Afin de privilégier les heures de pointes (matin et soir) dimensionnantes pour les gares et les infrastructures, le prestataire devra spécifier les quotas d'enquêtes durant les différentes périodes de la journée (Heures Creuses, Heures de Pointe du Matin, Heures de Pointe du Soir).

Compte tenu de la multitude des pratiques modales possibles (TGV, TER, TN, métro, bus, marche à pied, voiture conducteur/déposé...) ainsi que de celle des O/D (du quartier de la gare jusqu'aux régions lointaines), l'utilisation d'un outil électronique (smartphone...) sera préférable afin de mieux adapter le contenu du questionnaire à la situation de chacune des personnes enquêtées.

Il est demandé au prestataire de chiffrer la mission enquêtes avec ou sans utilisation d'un outil électronique (smartphone...) sachant que seul le contenu du questionnaire sera fourni (pas son intégration dans le smartphone ni les impressions papier).

➔ *Le prestataire doit repérer et proposer les points d'enquêtes à partir des périmètres définis ci-dessus.*

➔ *Le prestataire doit spécifier le nombre d'enquêteurs optimal (heure de pointe, heure creuse) de façon à obtenir un échantillon représentatif (échantillon en adéquation avec la fréquentation de la gare dans le temps)*

→ Il est demandé au prestataire de communiquer le ratio utilisé du nombre de questionnaires par heure et par enquêteur en incluant la durée d'une relecture rapide du questionnaire après chaque interview (car aucune vérification n'est possible a posteriori) et d'expliquer le dispositif mis en œuvre (nombre de chefs d'équipe, nombre d'enquêteurs encadrés par un chef d'équipe).

COMPTAGES ENTRANTS/SORTANTS

Afin de permettre un redressement fin des résultats, il est préférable d'effectuer, concomitamment à la campagne d'enquêtes, les comptages des entrées/sorties du périmètre ainsi que des points intermédiaires de passage.

Principe général :

Les comptages doivent assurer le bouclage complet de la gare et assurer les comptages des échanges verticaux et horizontaux entre toutes les zones (trémies, ascenseurs, porte d'accès, accès aux quais ...). Les comptages doivent être réalisés par tranche de cinq minutes par sens distincts.

Ainsi seront comptées les entrées/sorties de

- La plateforme bleue avec tête de quais
- La plateforme jaune avec tête de quais
- La salle des fresques avec tous les accès aux quais et changements de niveaux
- La salle méditerranée
- La galerie Diderot
- L'ensemble des trémies d'accès à la gare depuis la rue de Bercy
- La salle d'échanges RER/M14 (trois options en fonction du niveau de détail souhaité)*

* Concernant la salle d'échanges RER/M14, trois niveaux de bouclage devront être chiffrés.

- Un bouclage assurant le comptage des flux entrant/sortant de la salle d'échanges depuis et vers le côté gare et le côté rue (information sur le volume global des flux sur la salle d'échanges sans distinction entre les flux RER, M14, ville)
- Un bouclage de toutes les trémies RER et M14 (informations sur le volume des entrées/sorties par mode (RER/M14/ville) ainsi que sur l'éventuel pré-positionnement des voyageurs.
- Un bouclage des lignes de CAB de la zone RER (informations sur le taux d'entrants dans la zone RER n'accédant pas aux quais + sortants de la zone RER ne provenant pas des quais RER). Comptage uniquement des personnes sortants, les entrants seront donnés par les valideurs de la RATP.

→ Le prestataire doit repérer et proposer les points de comptages à partir des périmètres définis ci-dessus.

→ Le prestataire doit spécifier le nombre de compteurs optimal (heure de pointe, heure creuse) et préciser le nombre de compteurs ne comptant qu'un seul sens et ceux comptant les deux sens.

PROPOSITION

Une proposition sera donnée avec les effectifs jugés pertinents par le prestataire ainsi que les durées de formation et d'intervention de chacun.

→ Il est demandé à ce que le prestataire fasse apparaître le coût d'un compteur, d'un enquêteur, chef d'équipe ainsi que tous les profils intervenant dans le processus (saisie des données...)

→ *Le prestataire devra chiffrer son intervention sur le site (repérage, plan de prévention ...)*

→ *La grille de prix fournie par le prestataire devra reprendre l'ensemble des éléments cités dans le présent cahier des charges.*

LIVRABLE

Il sera demandé au prestataire de fournir :

- une note méthodologique présentant la méthode d'enquêtes et de comptages retenue ainsi que les moyens mis en œuvre (humains et technique). La note méthodologique devra être transmise par le prestataire avant le début de l'enquête pour validation
- un rapport sur le déroulement de l'enquête et du comptage et une note retour d'expérience terrain
- pour les enquêtes : une base de données sous format Excel brute et apurée. Aucune analyse de données n'est demandée (filtre ou tris), cependant la cohérence des réponses doit bien être vérifiée (ex : cohérence du mode de rabattement ou de diffusion avec lieu de départ ou de destination des voyageurs / Par exemple, la MAP ne permet pas d'aller au delà d'un certain périmètre ...)
- pour les comptages : une base de données sous format Excel reprenant l'ensemble des comptages par tranche de cinq minutes, par accès et par sens (sauf pour les CAB RATP où seuls les sortants sont comptés).

PLANNING

Les enquêtes-comptages doivent se dérouler un mardi et un vendredi du mois d'octobre 2012,

Le livrable devra être transmis deux semaines après la mission terrain.

Gare de Paris – Bercy

Enquêtes d'accessibilité

L'Île-de-France est le premier marché ferroviaire en Europe. Actuellement les dessertes grandes lignes sont essentiellement concentrées dans les gares de Paris intra-muros. Elles sont toutefois saturées et trop éloignées de la grande majorité des Franciliens. Il est donc indispensable de mener une véritable politique de désaturation des gares parisiennes, en proposant davantage de points d'entrée au réseau LGV en Île-de-France.

Dans ce contexte, ainsi que dans la perspective d'accompagner le développement des pôles économiques franciliens dans le cadre du « Grand Paris », il convient d'étudier la condition d'accès des usagers à ces gares parisiennes.

Pour cela, GARES&CONNEXIONS effectuera une étude d'enquêtes auprès des usagers de la gare de Paris Lyon afin de mieux connaître leurs habitudes de déplacement en termes notamment d'intermodalité et d'accessibilité.

ENQUETES EN GARE

Contexte

En 2009, des enquêtes avaient été réalisées en gare de Paris Bercy. Cependant, la trame des questionnaires variait selon que le voyageur soit au départ ou à l'arrivée en gare de Paris Bercy.

De plus, l'offre de transport et le comportement des voyageurs ont évolué (arrivée du TéoZ/Intercités Paris-Clermont).

Afin de disposer de résultats actualisés et répondant aux nouveaux besoins, il est demandé de réenquêter l'ensemble des usagers de la gare.

Prestation

Cette prestation comprend : la réalisation d'enquêtes sur un Jour Ouvré de Base (un mardi de 6h-22h minimum) et une pointe hebdomadaire (cinq heures consécutives d'un vendredi après-midi/soir), la saisie des données et leur vérification.

Le périmètre d'enquêtes comprend :

- Quai transversal
- Hall côté dépose minute
- Salle d'échange métro/entrée métro

Les enquêtes en face à face seront réalisées auprès de l'ensemble des personnes se trouvant dans le périmètre qu'elles soient usagers du train ou non.

Les thèmes abordés par le questionnaire sont détaillés ci-après. **Cependant, un questionnaire définitif sera fourni au prestataire comprenant entre 15 et 20 questions.** L'objectif de l'entretien face à face est de ne pas dépasser 2 minutes à 2 minutes 30.

Il est demandé au prestataire à ce que la proportion de voyageurs enquêtés descendant d'un train soit suffisamment représentative (**à minima 25% des voyageurs enquêtés**).

Les questions portent sur les points suivants :

- Le dernier mode emprunté pour accéder à la gare :
 - Train (précision sur le type de train : TER, Intercités, Artesia),
 - Metro (dernière ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Bus RATP (dernière ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Autres modes de transport en commun (préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Vélo (Vélib' ou personnel),
 - Marche à pied exclusivement (*c'est-à-dire depuis le point de départ*),
 - Taxi,
 - Voiture (en distinguant les personnes qui ont été déposées de celles qui ont garé leur voiture près de la gare),
 - Voiture de location ou covoiturage/autopartage/autolib,
 - Deux roues motorisées,
 - Autre mode...

- Pour les usagers des transports en commun, précision sur la gare / la station / l'arrêt de montée

- Le lieu d'origine du déplacement :
 - le nom de commune et le code postal + arrondissement si Paris
 - pour les personnes accédant à la gare à pied/vélo, ainsi que les personnes dont l'origine du déplacement se situe à proximité du quartier de la gare de Paris Bercy et ses quartiers voisins, précision sur leur point de départ exact (ex. nom de rue, de bâtiment, de société ou d'école...)
 - si l'origine du déplacement est à l'étranger et que l'entrée en France est effectuée en avion, précision sur l'aéroport utilisé (+pays d'origine)

- La durée du trajet entre le point de départ et le lieu d'enquête (dont le temps de stationnement pour les personnes qui sont venues en voiture à la gare)

- Pour les usagers du train, le délai de précaution entre l'arrivée en gare et le départ du train

- Le premier mode emprunté pour quitter la gare
 - Train (précision sur le type de train : TER, Intercités, Artesia),
 - Metro (première ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Bus RATP (première ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Autres modes de transport en commun (préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Vélo (Vélib' ou personnel),
 - Marche à pied exclusivement (*c'est-à-dire jusqu'à la fin du trajet*),
 - Taxi,
 - Voiture (en distinguant les personnes qui seront récupérées de celles qui ont garé leur voiture),
 - Voiture de location ou covoiturage/autopartage/autolib,
 - Deux roues motorisées,
 - Autre mode...

- Pour les usagers des transports en commun, précision sur la gare / la station / l'arrêt de descente

- La destination du déplacement
 - le nom de commune et le code postal + arrondissement si Paris

- pour les personnes quittant la gare à pied/vélo, ainsi que les personnes dont la destination du déplacement se situe à proximité du quartier de la gare de Paris Bercy et ses quartiers voisins, précision sur leur point d'arrivée exact (ex. nom de rue, de bâtiment, de société ou d'école...)
 - si la destination du déplacement est à l'étranger et que le départ est effectué en avion, précision sur l'aéroport utilisé
- La durée du trajet entre le lieu d'enquête et la destination finale
 - Le motif du voyage : Déplacement professionnel occasionnel, Privé/loisirs/vacances, Domicile-travail habituel, Domicile-études habituel
 - La fréquence (d'utilisation de la gare ou du voyage ?)
 - Le code postal / le nom de commune du domicile
 - Le profil (CSP, âge, sexe,...)
 - Le nombre de personnes voyageant avec l'enquêté

→ 3000 questionnaires valides seront recueillis au minimum, dont 1 500 en JOB et 1 500 à la pointe hebdomadaire.

Afin de privilégier les heures de pointes (matin et soir) dimensionnantes pour les gares et les infrastructures, le prestataire devra spécifier les quotas d'enquêtes durant les différentes périodes de la journée (Heures Creuses, Heures de Pointe du Matin, Heures de Pointe du Soir).

Compte tenu de la multitude des pratiques modales possibles (TER, Intercités, métro, bus, marche à pied, voiture conducteur/déposé...) ainsi que de celle des O/D (du quartier de la gare jusqu'aux régions lointaines), l'utilisation d'un outil électronique (smartphone...) sera préférable afin de mieux adapter le contenu du questionnaire à la situation de chacune des personnes enquêtées.

Il est demandé au prestataire de chiffrer la mission enquêtes avec ou sans utilisation d'un outil électronique (smartphone...) sachant que seul le contenu du questionnaire sera fourni (pas son intégration dans le smartphone ni les impressions papier).

→ Le prestataire doit repérer et proposer les points d'enquêtes à partir des périmètres définis ci-dessus.

→ Le prestataire doit spécifier le nombre d'enquêteurs optimal (heure de pointe, heure creuse) de façon à obtenir un échantillon représentatif (échantillon en adéquation avec la fréquentation de la gare dans le temps)

→ Il est demandé au prestataire de communiquer le ratio utilisé du nombre de questionnaires par heure et par enquêteur en incluant la durée d'une relecture rapide du questionnaire après chaque interview (car aucune vérification n'est possible a posteriori) et d'expliquer le dispositif mis en œuvre (nombre de chefs d'équipe, nombre d'enquêteurs encadrés par un chef d'équipe).

COMPTAGES ENTRANTS/SORTANTS

Afin de permettre un redressement fin des résultats, il est préférable d'effectuer, concomitamment à la campagne d'enquêtes, les comptages des entrées/sorties du périmètre ainsi que des points intermédiaires de passage.

Principe général :

Les comptages doivent assurer le bouclage complet de la gare et assurer les comptages des échanges verticaux et horizontaux entre toutes les zones (trémies, ascenseurs, porte d'accès, accès aux quais ...). Les comptages doivent être réalisés par tranche de cinq minutes par sens distincts.

Ainsi seront comptés les entrées/sorties de

- Grand périmètre : cordon formé par tous les points d'accès extérieurs à la gare
- Périmètre complémentaire : comptage en tête des quais
- RATP sortie CAB*
- Arrêts de bus

** Il n'est pas nécessaire de compter les entrants aux CAB de la RATP (contrôle automatiques des billets)*

→ *Le prestataire doit repérer et proposer les points de comptages à partir des périmètres définis ci-dessus.*

→ *Le prestataire doit spécifier le nombre de compteurs optimal (heure de pointe, heure creuse) et préciser le nombre de compteurs ne comptant qu'un seul sens et ceux comptant les deux sens.*

PROPOSITION

Une proposition sera donnée avec les effectifs jugés pertinents par le prestataire ainsi que les durées de formation et d'intervention de chacun.

→ *Il est demandé à ce que le prestataire fasse apparaître le coût d'un compteur, d'un enquêteur, chef d'équipe ainsi que tous les profils intervenant dans le processus (saisie des données...)*

→ *Le prestataire devra chiffrer son intervention sur le site (repérage, plan de prévention ...)*

→ *La grille de prix fournie par le prestataire devra reprendre l'ensemble des éléments cités dans le présent cahier des charges.*

LIVRABLE

Il sera demandé au prestataire de fournir :

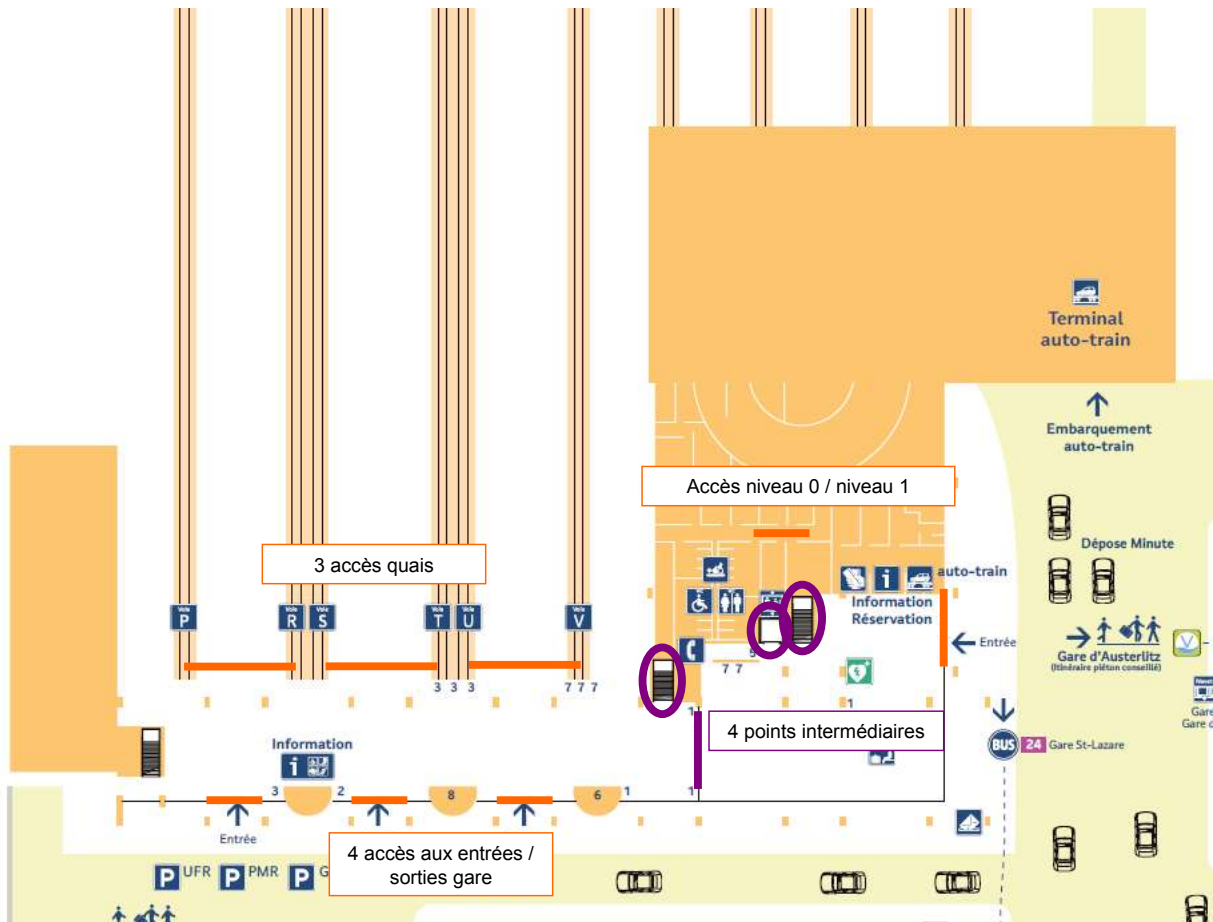
- une note méthodologique présentant la méthode d'enquêtes et de comptages retenue ainsi que les moyens mis en œuvre (humains et technique). La note méthodologique devra être transmise par le prestataire avant le début de l'enquête pour validation
- un rapport sur le déroulement de l'enquête et du comptage et une note retour d'expérience terrain
- pour les enquêtes : une base de données sous format Excel brute et apurée. Aucune analyse de données n'est demandée (filtre ou tris), cependant la cohérence des réponses doit bien être vérifiée (ex : cohérence du mode de rabattement ou de diffusion avec lieu de départ ou de destination des voyageurs / Par exemple, la MAP ne permet pas d'aller au delà d'un certain périmètre ...)
- pour les comptages : une base de données sous format Excel reprenant l'ensemble des comptages par tranche de cinq minutes, par accès et par sens (sauf pour les CAB RATP où seuls les sortants sont comptés).

PLANNING

Les enquêtes-comptages doivent se dérouler un mardi et un vendredi du mois d'octobre 2012.

Le livrable devra être transmis deux semaines après la mission terrain.

Localisation des points de comptage (têtes de quais, entrées/sorties de la gare et points



Localisation du périmètre RATP (BUS : points verts)



Gare de Paris – Montparnasse

L'Île-de-France est le premier marché ferroviaire en Europe. Actuellement les dessertes grandes lignes sont essentiellement concentrées dans les gares de Paris intra-muros. Elles sont toutefois saturées et trop éloignées de la grande majorité des Franciliens. Il est donc indispensable de mener une véritable politique de désaturation des gares parisiennes, en proposant davantage de points d'entrée au réseau LGV en Île-de-France.

Dans ce contexte, ainsi que dans la perspective d'accompagner le développement des pôles économiques franciliens dans le cadre du « Grand Paris », il convient d'étudier la condition d'accès des usagers à ces gares parisiennes.

Pour cela, GARES&CONNEXIONS effectuera une étude d'enquêtes auprès des usagers de la gare de Paris Montparnasse afin de mieux connaître leurs habitudes de déplacement en termes notamment d'intermodalité et d'accessibilité.

ENQUETES EN GARE

Contexte

Des enquêtes ont déjà été réalisées les jeudis 10 et 17 juin 2010 de 6h à 20h et le vendredi 11 juin 2010 de 16h à 20h.

Ces enquêtes avaient pour objectif de cerner les caractéristiques et les pratiques des usagers de la gare.

9 lieux d'enquêtes répartis sur l'ensemble de la gare ont permis de recueillir 9 200 questionnaires (9 000 pour les jeudis et 2 200 pour le vendredi).

Le périmètre d'enquêtes comprenait :

- Pasteur
- Quai Transilien
- Quai transversal (grandes lignes et TER)
- Hall des billets grandes lignes
- Porte Mouchotte
- Porte Océane
- Hall Transilien
- Porte Vaugirard
- Métro

→ Cette enquête récente couvre la quasi-totalité des besoins de connaissance de la clientèle en gare. Ainsi, sur Paris Montparnasse, un simple complément d'enquête sur un périmètre réduit et sur une clientèle filtrée est envisagé.

Le champ le moins bien couvert par cette précédente enquête concerne quelques questions sur la clientèle TGV. Ainsi, il est demandé d'enquêter uniquement cette population avec un questionnaire complet.

Prestation

La prestation comprend : la réalisation d'enquêtes sur un Jour Ouvré de Base (un mardi de 7h-13h) et une pointe hebdomadaire (16h-21h sur un vendredi), la saisie des données et leur vérification.

Le périmètre proposé est le quai transversal côté Grandes Lignes.

Il est important de noter qu'aucune enquête ne sera réalisée sur le périmètre RATP.

Pour répondre au plus juste aux interrogations concernant la connaissance des gares RIF pour la population commençant ou finissant son voyage en Île-de-France (37% des voyageurs TGV), un filtrage sera à opérer afin d'interroger uniquement les voyageurs TGV à origine ou destination finale Île-de-France hors Paris.

Les thèmes abordés par le questionnaire sont détaillés ci-après. **Cependant, un questionnaire définitif sera fourni au prestataire comprenant entre 15 et 20 questions.** L'objectif de l'entretien face à face est de ne pas dépasser 20 minutes à 25 minutes 30.

Il est demandé au prestataire à ce que la proportion de voyageurs enquêtés descendant d'un train soit suffisamment représentative (**à minima 25% des voyageurs enquêtés**).

Les questions portent sur les points suivants :

- Le dernier mode emprunté pour accéder à la gare :
 - train (précision sur le type de train : Transilien, TGV, TER, Corail, Intercités),
 - Metro (dernière ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Bus RATP (dernière ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Autres modes de transport en commun (préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - taxi,
 - voiture (en distinguant les personnes qui ont été déposées en voiture à la gare de celles qui ont garé leur voiture près de la gare),
 - voiture de location ou covoiturage/auto-partage/autolib,
 - deux roues motorisées,
 - vélo (vélib ou personnel),
 - marche à pied exclusivement (*c'est-à-dire depuis le point de départ*),
 - autre mode...

- Pour les usagers des transports en commun, précision sur la gare / la station / l'arrêt de montée

- Le lieu d'origine du déplacement :
 - le nom de commune et le code postal + arrondissement si Paris
 - pour les personnes accédant à la gare à pied/vélo, ainsi que les personnes dont l'origine du déplacement se situe à proximité du quartier de la gare de Paris Lyon et ses quartiers voisins, précision sur leur point de départ exact (ex. nom de rue, de bâtiment, de société ou d'école...)
 - Si l'origine du déplacement est à l'étranger et que l'entrée en France est effectuée en avion, précision sur l'aéroport utilisé (+pays d'origine).

- La durée du trajet entre le point de départ et le lieu d'enquête (*dont le temps de stationnement pour les personnes qui sont venues en voiture à la gare*)

- Pour les usagers du train, le délai de précaution entre l'arrivée en gare et le départ du train

- Le premier mode emprunté pour quitter la gare
 - train (précision sur le type de train : Transilien, TGV, TER, Corail, Intercités),
 - Metro (première ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Bus RATP (première ligne empruntée, préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - Autres modes de transport en commun (préciser le titre de transport : billet, pass Navigo, Imagine R),
 - taxi,
 - voiture (en distinguant les personnes qui seront récupérées en voiture et celles qui ont garé leur voiture près de la gare),
 - voiture de location ou covoiturage/auto-partage/autolib,
 - deux roues motorisées,
 - vélo (vélib ou personnel),
 - marche à pied exclusivement (*c'est-à-dire jusqu'à la fin du trajet*),

- autre mode...
- Pour les usagers des transports en commun, précision sur la gare / la station / l'arrêt de descente
- La destination du déplacement :
 - le nom de commune et le code postal + arrondissement si Paris
 - pour les personnes quittant la gare à pied/vélo, ainsi que les personnes dont la destination du déplacement se situe à proximité du quartier de la gare de Paris Lyon et ses quartiers voisins, précision sur leur point d'arrivée exact (ex. nom de rue, de bâtiment, de société ou d'école...)
 - Si la destination du déplacement est à l'étranger et que le départ est effectué en avion, précision sur l'aéroport utilisé
- La durée du trajet entre le lieu d'enquête et la destination finale
- Les questions concernant uniquement les usagers TGV,
 - pour les personnes dont l'origine/destination de rabattement/diffusion se situe en IDF (hors Paris) : la connaissance des autres gares TGV en IDF et des dessertes TGV directes évitant Paris qui auraient pu être utilisées pour ce trajet et les raisons d'utilisation ou de non utilisation
 - pour les personnes dont l'origine/destination de rabattement/diffusion se situe hors IDF, un découpage régional en 40 sous-secteurs permettant de regrouper les OD sera réalisé. Le prestataire demandera la gare de montée/descente et réalisera un travail de traitement de données à partir d'une table de correspondance transmise. **Seule la donnée agglomérée à l'échelle des 40 sous-secteurs sera transmise au commanditaire.**
 - la fréquence des déplacements en train sur l'OD, avec utilisation systématique de la même gare ou non (quelles gares concernées dans ce dernier cas)
 - savoir si le voyageur a été accompagné ou s'il va être récupéré (évaluer le taux d'accompagnant des voyageurs, sur le quai ou seulement devant la gare) (question en option)
- le motif du voyage : Déplacement professionnel occasionnel, Privé/loisirs/vacances, Domicile-travail habituel, Domicile-études habituel
- La fréquence (d'utilisation de la gare ou du voyage ?)
- Le code postal / le nom de commune du domicile
- Le profil (CSP, âge, sexe,...)
- Le nombre de personnes voyageant avec l'enquêté

Afin de privilégier les heures de pointes (matin et soir) dimensionnantes pour les gares et les infrastructures, le prestataire devra spécifier les quotas d'enquêtes durant les différentes périodes de la journée (Heures Creuses, Heures de Pointe du Matin, Heures de Pointe du Soir).

Compte tenu de la multitude des pratiques modales possibles (TGV, TER, TN, métro, bus, marche à pied, voiture conducteur/déposé...) ainsi que de celle des O/D (du quartier de la gare jusqu'aux régions lointaines), l'utilisation d'un outil électronique (smartphone...) sera préférable afin de mieux adapter le contenu du questionnaire à la situation de chacune des personnes enquêtées.

Il est demandé au prestataire de chiffrer la mission enquêtes avec ou sans utilisation d'un outil électronique (smartphone...) sachant que seul le contenu du questionnaire sera fourni (pas son intégration dans le smartphone ni les impressions papier).

➔ *Le prestataire doit repérer et proposer les points d'enquêtes à partir des périmètres définis ci-dessus.*

→ Le prestataire doit spécifier le nombre d'enquêteurs optimal (heure de pointe, heure creuse) de façon à obtenir un échantillon représentatif (échantillon en adéquation avec la fréquentation de la gare dans le temps)

→ Il est demandé au prestataire de communiquer le ratio utilisé du nombre de questionnaires par heure et par enquêteur en incluant la durée d'une relecture rapide du questionnaire après chaque interview (car aucune vérification n'est possible a posteriori) et d'expliquer le dispositif mis en œuvre (nombre de chefs d'équipe, nombre d'enquêteurs encadrés par un chef d'équipe).

→ Le questionnaire du cahier des charges, n'est donc administré que pour les voyageurs TGV et non pas l'ensemble des usagers de la gare comme pour les autres gares parisiennes.

→ **700 questionnaires valides seront recueillis au minimum, dont 350 en JOB (7h-13h) et 350 à la pointe hebdomadaire (vendredi 16h-21h)**

COMPTAGES ENTRANTS/SORTANTS

Afin de permettre un redressement fin des résultats, il est préférable d'effectuer, concomitamment à la campagne d'enquêtes, les comptages des entrées/sorties du périmètre ainsi que des points intermédiaires de passage.

Principe général :

Les comptages doivent assurer le bouclage complet de la gare et assurer les comptages des échanges verticaux et horizontaux entre toutes les zones (trémies, ascenseurs, porte d'accès, accès aux quais ...). Les comptages doivent être réalisés par tranche de cinq minutes par sens distincts.

Ainsi seront comptés les entrées/sorties de :

- cordon formé par tous les points d'accès extérieurs (tous niveaux) à la gare (y.c. Pasteur et Vaugirard) et les points d'accès depuis le métro (Niveau N-1).
- comptage en tête de quais (y.c. Île-de-France et Vaugirard)
- comptage à l'accès aux quais depuis le hall pasteur

→ Le prestataire doit repérer et proposer les points de comptages à partir des périmètres définis ci-dessus.

→ Le prestataire doit spécifier le nombre de compteurs optimal (heure de pointe, heure creuse) et préciser le nombre de compteurs ne comptant qu'un seul sens et ceux comptant les deux sens.

PROPOSITION

Une proposition sera donnée avec les effectifs jugés pertinents par le prestataire ainsi que les durées de formation et d'intervention de chacun.

→ Il est demandé à ce que le prestataire fasse apparaître le coût d'un compteur, d'un enquêteur, chef d'équipe ainsi que tous les profils intervenant dans le processus (saisie des données...)

→ Le prestataire devra chiffrer son intervention sur le site (repérage, plan de prévention ...)

→ La grille de prix fournie par le prestataire devra reprendre l'ensemble des éléments cités dans le présent cahier des charges.

LIVRABLE

Il sera demandé au prestataire de fournir :

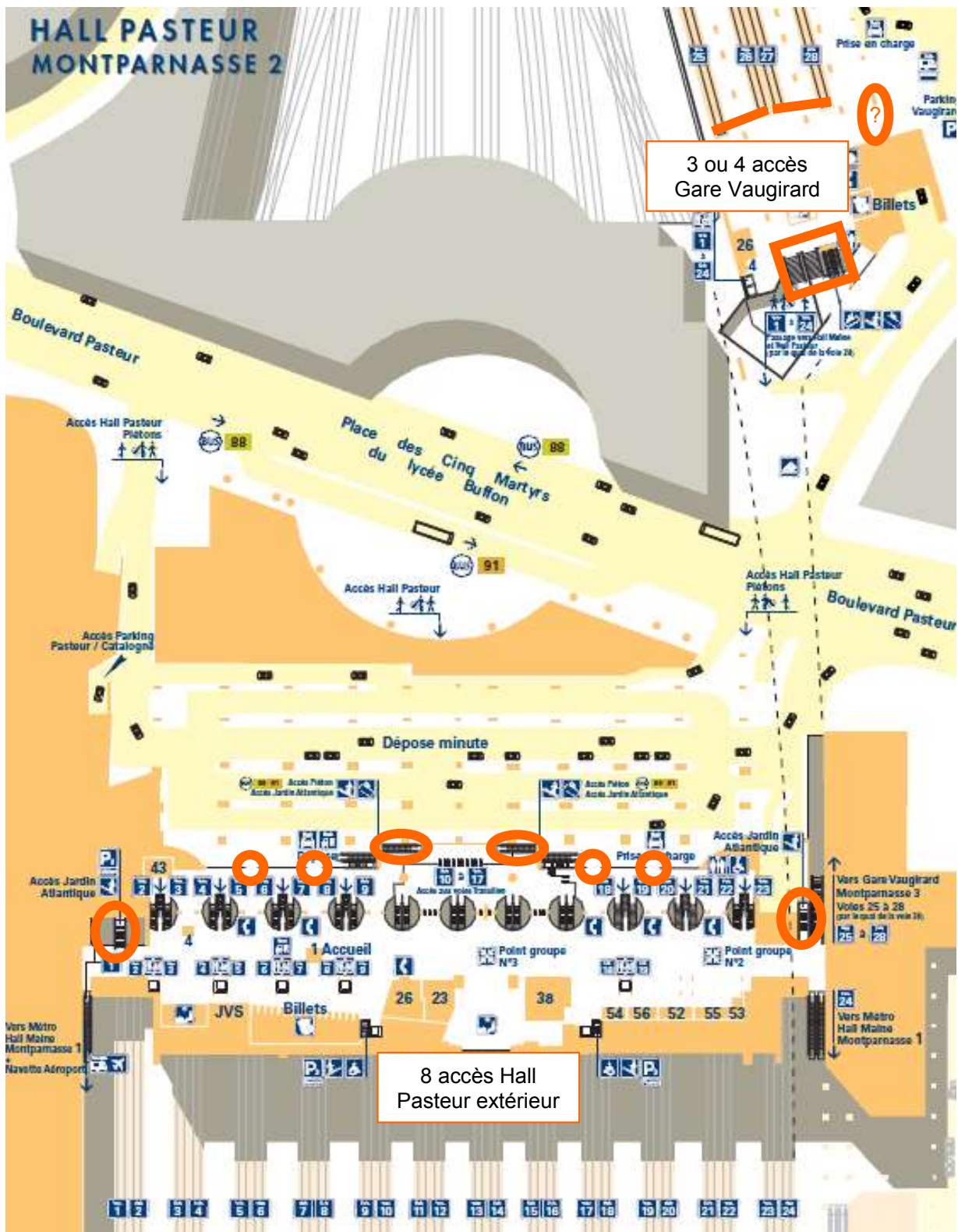
- une note méthodologique présentant la méthode d'enquêtes et de comptages retenue ainsi que les moyens mis en œuvre (humains et technique). La note méthodologique devra être transmise par le prestataire avant le début de l'enquête pour validation
- un rapport sur le déroulement de l'enquête et du comptage et une note retour d'expérience terrain
- pour les enquêtes : une base de données sous format Excel brute et apurée. Aucune analyse de données n'est demandée (filtre ou tris), cependant la cohérence des réponses doit bien être vérifiée (ex : cohérence du mode de rabattement ou de diffusion avec lieu de départ ou de destination des voyageurs / Par exemple, la MAP ne permet pas d'aller au delà d'un certain périmètre ...)
- pour les comptages : une base de données sous format Excel reprenant l'ensemble des comptages par tranche de cinq minutes, par accès et par sens (sauf pour les CAB RATP où seuls les sortants sont comptés).

PLANNING

Les enquêtes-comptages doivent se dérouler un mardi et un vendredi du mois d'octobre 2012,

Le livrable devra être transmis deux semaines après la mission terrain.

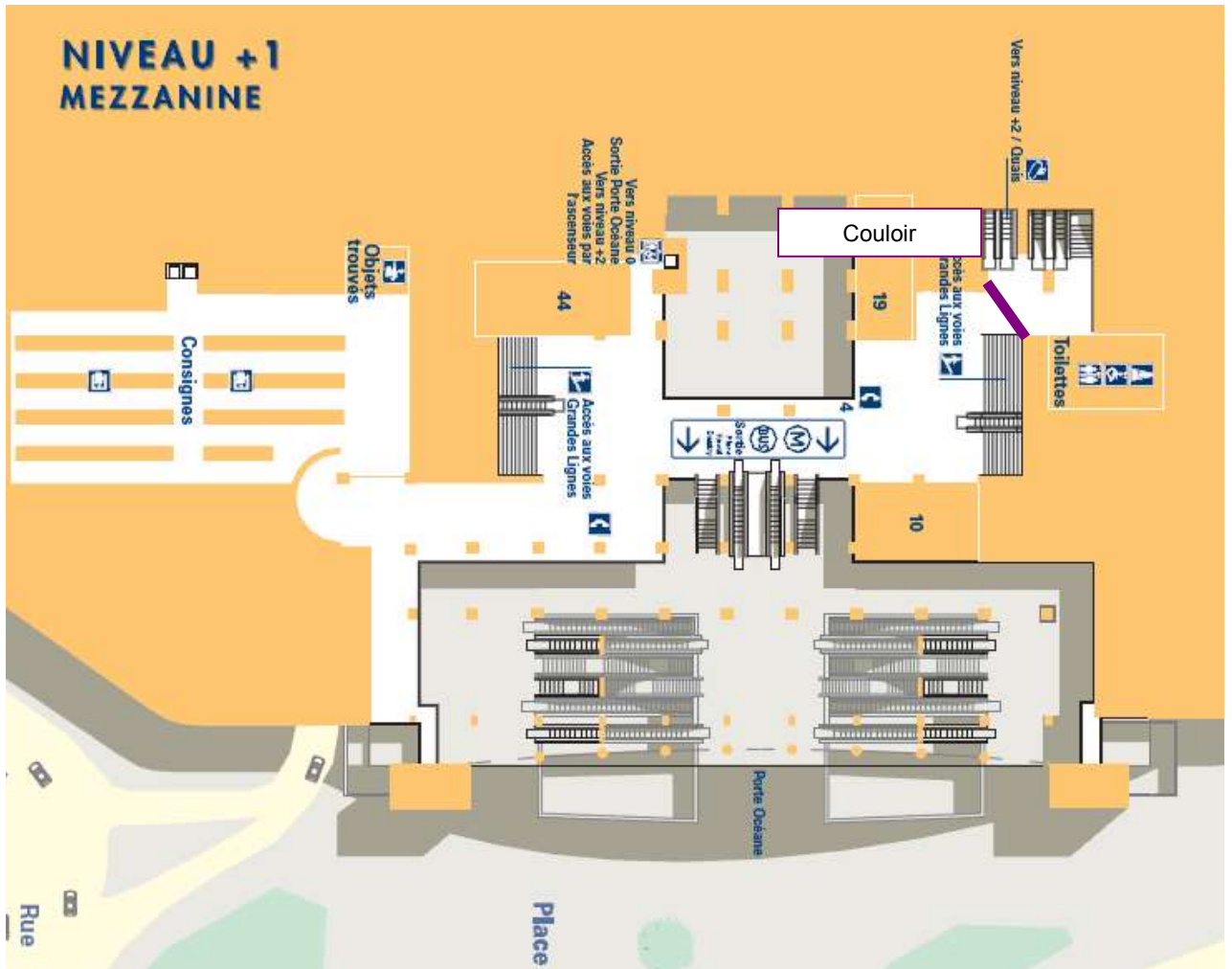
Localisation des points de comptages



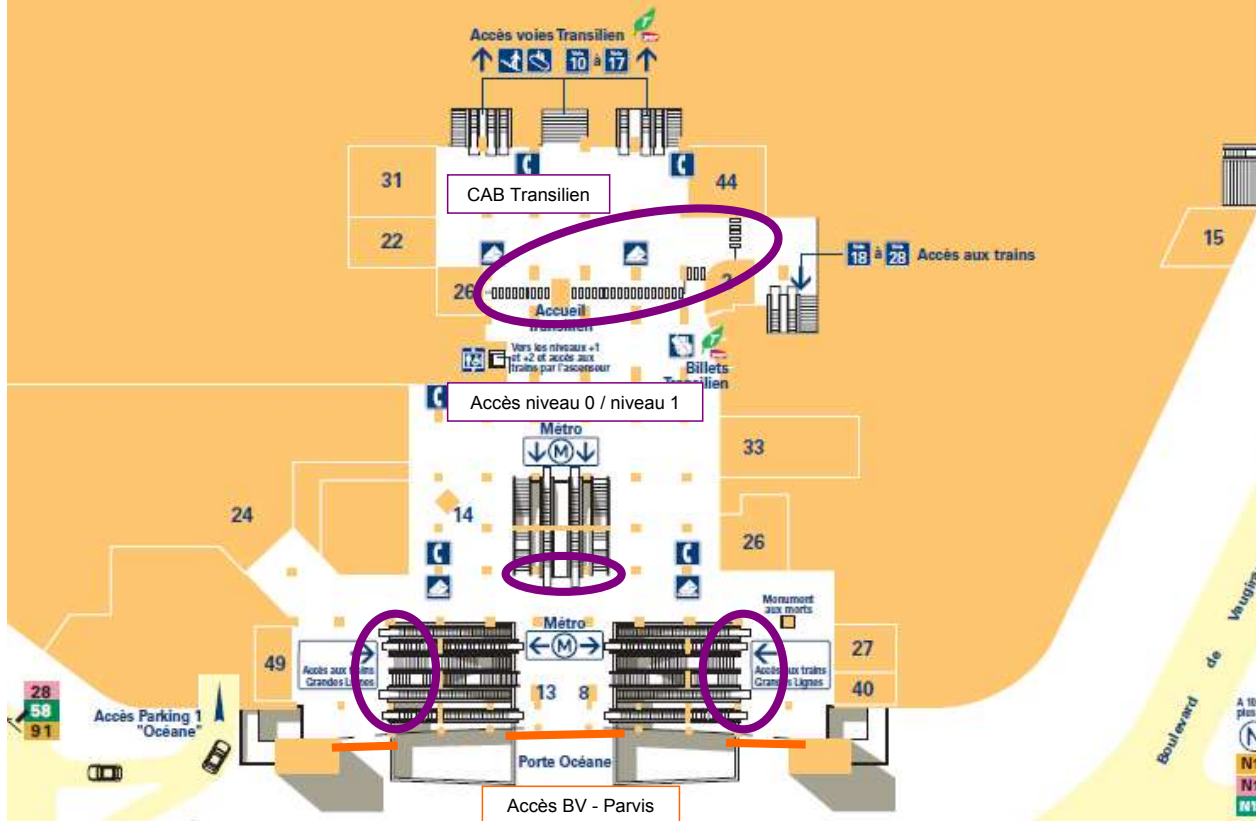


— Accès gares et entre les différents niveaux

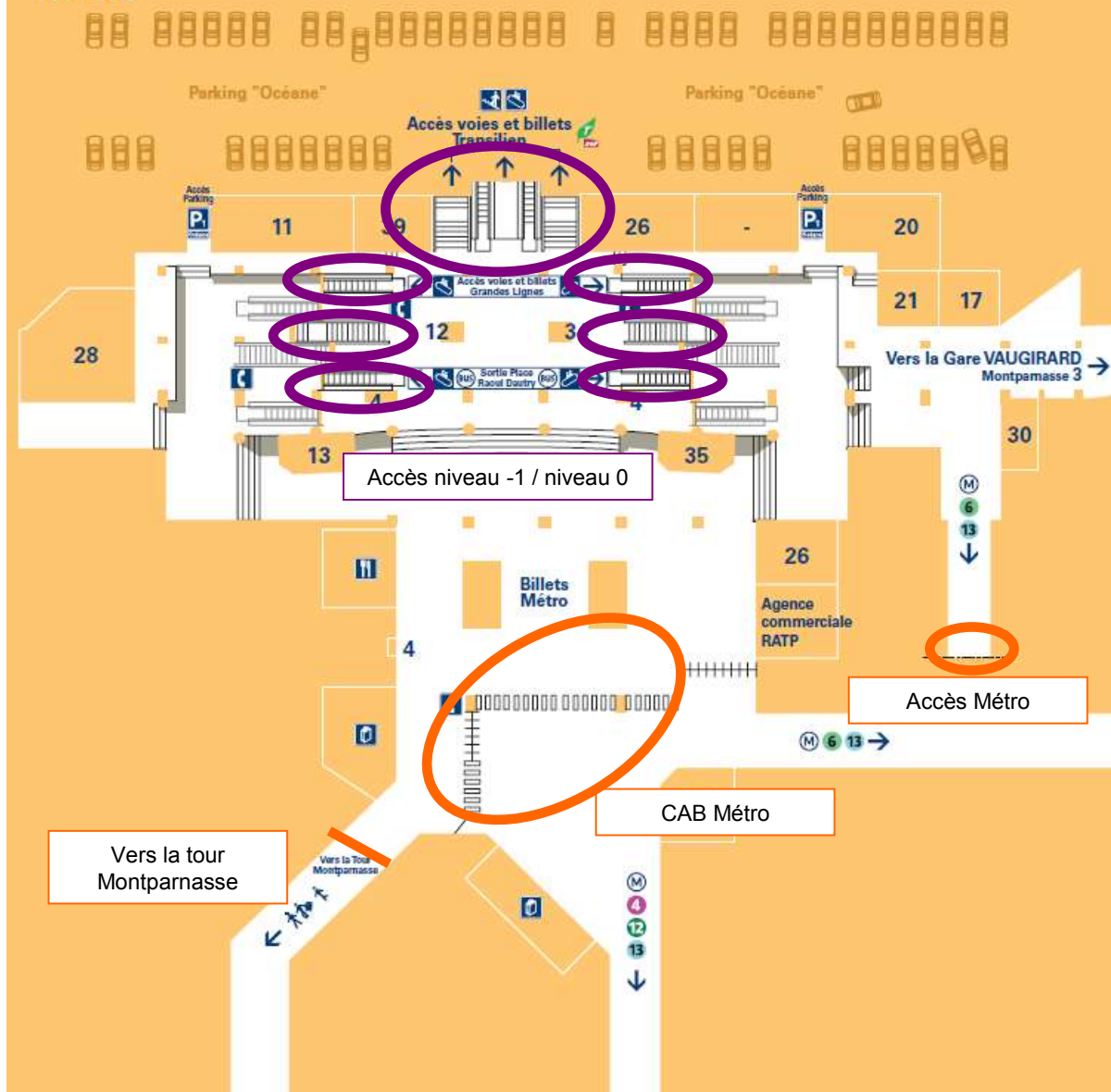
— Points



NIVEAU 0 PLACE DAUTRY



NIVEAU -1 MÉTRO



Annexe 6

Cahiers des charges pour la mission d'accompagnement pour la réalisation et l'analyse d'enquête et de comptages dans dix gares de la Région Île-de-France

Mission d'accompagnement pour la réalisation et l'analyse d'enquêtes et de comptages dans dix gares de la Région Île-de-France

ARTICLE 1. OBJET DE LA MISSION

L'Île-de-France est le premier marché ferroviaire en Europe. Actuellement les dessertes grandes lignes sont essentiellement concentrées dans les gares de Paris intra-muros. Elles sont toutefois saturées et trop éloignées de la grande majorité des Franciliens. Il est donc indispensable de mener une véritable politique de désaturation des gares parisiennes, en proposant davantage de points d'entrée au réseau LGV en Île-de-France.

Dans ce contexte, ainsi que dans la perspective d'accompagner le développement des pôles économiques franciliens dans le cadre du « Grand Paris », il convient d'étudier la condition d'accès des usagers à ces gares parisiennes.

Pour cela, Gares&Connexions (G&C) et ses partenaires financiers effectueront une étude qualitative (enquête) auprès des voyageurs des gares grandes vitesse de la Région Ile-de-France afin de mieux connaître leurs habitudes de déplacement en termes notamment d'intermodalité et d'accessibilité. Cette étude sera complétée par un volet quantitatif (un comptage des entrants/sortants) permettant d'avoir une vision des volumes et de les spatialiser.

Afin de mener à bien cette étude, pour la partie terrain, G&C effectuera une consultation des prestataires de comptages enquête référencés dans le contrat cadre SNCF.

Dans ce contexte, le client confie une mission d'accompagnement et d'analyse de la mission terrain qui a pour objectif :

- d'aider les partenaires dans la préparation des missions sur le terrain,
- de pondérer et de redresser la base de données apurée transmise par le prestataire de comptages enquêtes,
- d'analyser les données recueillies sur le terrain :
 - o analyse des données qualitatives (pratiques modales, profil clientèle...)
 - o analyse des données quantitatives (comptages et niveaux de congestion...)

ARTICLE 2. DEFINITION DE LA MISSION

2.1. Périmètre

Les périmètres de la présente mission sont les suivants :

Sept gares parisiennes :

- Gare Saint Lazare
- Gare du Nord
- Gare de l'Est
- Gare de Lyon
- Gare de Bercy

- Gare d'Austerlitz
- Gare de Montparnasse

Trois gares d'interconnexion :

- Aéroport Charles de Gaulle TGV
- Marne la Vallée -Chessy
- Massy TGV

2.2 Contenu de la mission

La mission comprend les prestations suivantes :

1/ Avant la réalisation de la mission terrain :

- L'accompagnement des partenaires dans la préparation de la mission terrain :
 - visite approfondie du site, relevé photo
 - définition des périmètres, des lieux d'enquête et des points de comptage,
 - cartographie de ces points,
 - conception du questionnaire,
- le suivi de la mission terrain, c'est-à-dire de la réalisation de l'enquête et des comptages sur un job (jeudi 6h-22h) et un vendredi (cinq heures consécutives dans l'après-midi)

2/ Après la mission terrain :

- redressement et pondération :
 - Rapide vérification de la cohérence de la base de données transmise par le maître d'ouvrage
 - Redressement et pondération des données à partir des comptages et des données de fréquentation qui seront fournies par le commanditaire
- harmonisation des données récoltées sur le terrain avec les données déjà existantes (pour les études sur Paris Montparnasse, Paris gare de Lyon et Paris Saint Lazare)

→ une présentation de la méthodologie de redressement et d'harmonisation des données lors d'une réunion de travail

- Analyse des données et rédaction d'un rapport de présentation des résultats.
 - études des flux piétons (pratiques modales, profil clientèle ...)
 - cartographie des points de comptages et analyse de la congestion des gares

ARTICLE 3. DELAIS D'EXECUTION

Pour le point 1/ : pour chaque gare, les délais d'exécution sont fixés à 1 mois à compter de l'ordre de service prescrivant le démarrage de l'étude

Pour le point 2/ : pour chaque gare, les délais d'exécution sont fixés à 1 mois à compter de la réception des données issues des missions terrains.

ARTICLE 4. Livrables et conditions de réception

- Note méthodologique de redressement des données issues des enquêtes terrain et harmonisation des données récoltées sur le terrain avec les données déjà existantes
- La base de données redressée sous format Excel. Afin de s'assurer de la qualité des rendus, le commanditaire pourra tester la cohérence des bases de données (enquêtes + comptages) ainsi constituées puis consolidées avant de les réceptionner définitivement.
- Un document de synthèse par gare sous format PowerPoint et trois exemplaires papier.

Annexe 7

Contenu prévisionnel de la phase 2

La phase 2 de l'étude relative à la décongestion des grandes gares parisiennes portera sur les perspectives d'évolution à moyen et long termes des flux dans les gares « grandes lignes » en Île-de-France et estimation du niveau de congestion aux horizons 2020 et 2030.

L'évolution des flux de voyageurs dans les sept grandes gares parisiennes et les gares « grande vitesse » d'Île-de-France peut résulter de différents facteurs dont les horizons de réalisation restent souvent relativement incertains :

- la création de nouvelles infrastructures (projets LGV Sud Europe Atlantique, ligne nouvelle Paris-Normandie, etc.) ;
- le développement et les restructurations de l'offre SNCF grandes lignes et/ou Transilien ;
- le maillage à terme des réseaux ferrés franciliens et le développement de l'offre sur les réseaux existants, prévus dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports et le Grand Paris Express ;
- l'évolution des trafics voyageurs sur les réseaux franciliens, qu'il s'agisse des trains Transilien ou de l'offre RATP de métros ou de bus ;
- l'évolution des perspectives urbaines ou commerciales autour de ces gares ;
- la mise en œuvre du nouveau Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, notamment vis-à-vis des actions en faveur des modes actifs et de l'évolution des conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- des facteurs externes aux politiques de déplacements franciliennes (évolution du coût des carburants, évolution des modes de vie).

Pour autant, le traitement des problèmes de saturation et le développement des services en gare nécessitent que soient partagées des hypothèses d'évolution des flux à différents horizons (sur les courts, moyens et longs termes) et une évaluation de leur impact possible sur ces gares ainsi que sur les gares futures, dont la mise en service prévisionnelle peut impacter l'évolution des flux voyageurs (Orly, La Défense et d'autres gares, en fonction de l'état d'avancement des débats publics et des études). L'horizon de référence sera défini ultérieurement, à l'occasion de la rédaction du cahier des charges de la phase 2.

La deuxième phase permettra de faire émerger une vision partagée des évolutions de flux sur ces gares. Elle aura pour objectifs de :

- partager les hypothèses d'évolution de l'offre de transport sur ces gares aux différents horizons 2020 et 2030, pour tenir compte des effets de charges/décharges de certaines infrastructures pouvant impacter le fonctionnement de chaque gare, après s'être au préalable accordé sur une situation de référence commune ;
- partager les hypothèses et méthodes d'évaluation des évolutions de flux envisageables sur chaque gare, pouvant nécessiter le recueil de données de flux ou d'enquêtes complémentaires existantes ;
- identifier les problématiques de congestion soulevées dans chaque gare, en distinguant :

- la capacité de l'offre en intermodalité à absorber les nouveaux flux
- la saturation des espaces en gare (espaces d'attente ou cheminements de correspondance) ;

Cette deuxième phase est le complément nécessaire de la première phase. Néanmoins, comme son contenu dépend des résultats de la première phase, la deuxième phase fera l'objet d'une nouvelle convention entre les partenaires, au plus tard courant 2013, pour établir le rôle de chacun, définir la méthodologie et le cahier des charges et acter la répartition des financements.

DELIBERATION N° 2012/0222

SEANCE DU 11 JUILLET 2012

TARIFICATION SOCIALE

**PROROGATION DE LA CONVENTION CHEQUE MOBILITE
AVEC LE DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE
POUR LES MILLESIMES 2013, 2014, 2015**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France;
- VU** la délibération du 15 janvier 1998 créant le chèque mobilité ;
- VU** les délibérations n°2006/0777 du 20 septembre 2006 et n°2009/0898 du 7 octobre 2009 ;
- VU** la convention du 27 novembre 2002 et ses 4 avenants ;
- VU** le rapport n° 2012/0194 et 2012/0222 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avenant n°5 à la convention du 27 novembre 2002 relative à la délivrance et au financement des chèques mobilité passée avec les transporteurs et le département du Val de Marne, annexé à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1^{er} de la présente délibération.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0222-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

**AVENANT N°5 A LA CONVENTION CHEQUE MOBILITE
DU 27 NOVEMBRE 2002**

ENTRE

- Le Syndicat des transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), n°SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, agissant en vertu des délibérations du Conseil du STIF du 15 janvier 1998, 20 septembre 2006, 7 octobre 2009, et 11 juillet 2012,

Désigné ci-après « le STIF »,

ET

- Le Département du Val-de-Marne, ayant son siège à l'Hôtel du Département, avenue du Général de Gaulle, 94011 CRETEIL Cedex, représenté par Monsieur Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil général en date du n°

Désigné ci-après « le Département »,

D'UNE PART,

ET

- La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial ayant son siège à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par son Président Directeur Général, Monsieur Pierre MONGIN, dûment habilité par son Conseil d'Administration,
- La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), établissement public à caractère industriel et commercial ayant son siège à Paris 12^{ème}, 209-211, rue de Bercy, représentée par la Directrice Générale Transilien, Madame Bénédicte TILLOY,
- L'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France (OPTILE), association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 ayant son siège à Paris 14^{ème}, 12 Villa de Lourcine, représentée par son Administrateur Général, Monsieur Daniel MEYER,

Désignés ci-après « les Transporteurs »,

D'AUTRE PART,

PREAMBULE

A la demande du département du Val de Marne, bénéficient aujourd'hui du dispositif du Chèque Mobilité les catégories de personnes suivantes dudit département : les jeunes de moins de 25 ans non indemnisés par Pôle emploi, les bénéficiaires de l'allocation de retour à l'emploi, et les personnes très démunies sous forme d'une aide ponctuelle après évaluation du service de l'action sociale territoriale du département.

Le département du Val de Marne a décidé de continuer de participer au financement de ce dispositif dans l'attente de propositions d'évolution du dispositif étudiées par le STIF.

Cet avenant a pour objet de proroger la convention Chèque Mobilité signée entre le STIF, le département du Val de Marne et les transporteurs le 27 novembre 2002, pour les millésimes 2013, 2014 et 2015.

Article – 1 : L'article 9 est modifié comme suit :

« La présente convention produit des effets, à compter du 01 octobre 2012 pour les millésimes 2013, 2014 et 2015 jusqu'à l'arrêté des comptes du millésime 2015, au plus tard le 30 avril 2016.

Sans préjudice de dommages et intérêts, la présente convention pourra être résiliée par le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception adressée à cet effet à chacun des cocontractants, moyennant le respect d'un préavis de six (6) mois avant la date d'entrée en vigueur des millésimes 2014 et 2015, soit le 1^{er} octobre 2013 et 1^{er} octobre 2014.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, le Département pourra résilier la présente convention par notification écrite à cet effet par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée aux parties sous réserve d'un préavis de trois (3) mois, étant entendu que ses effets devront être assumés financièrement par les parties contractantes jusqu'à l'apurement des comptes du millésime au cours duquel la résiliation est intervenue. »

Article – 2 :

Toutes les autres stipulations de la convention Chèque Mobilité et de ses avenants déjà intervenus, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit.

Fait en six exemplaires originaux à Paris, le

Le Président du Conseil Général

La Directrice Générale du Syndicat
des Transports d'Ile de France

Christian FAVIER

Sophie MOUGARD

Le Président Directeur Général
de la RATP

La Directrice Générale SNCF
Transilien

Pierre MONGIN

Bénédicte TILLOY

L'Administrateur Général d'OPTILE

Daniel MEYER

Délibération n° 2012/0223

Séance du 11 juillet 2012

**EXPLOITATION DES DEUX LIGNES REGULIERES EXPRESS
EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A14**

AVENANT N°1 A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

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

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération n°2011/0926 du 7 décembre 2011 approuvant le contrat de délégation de service public pour l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 entre le STIF et la société CTVMI ;
- VU** le rapport n° 2012/0223 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Considérant que conformément à l'article 6 du contrat de délégation de service public pour l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14, la société STILE, immatriculée le 27 décembre 2011 au RCS de Versailles, est subrogée dans les droits et obligations de la société CTVMI en tant que société dédiée ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat de délégation de service public pour l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société STILE ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan de transport régional.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0223-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

AVENANT N°1
à la DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

EXPLOITATION DES DEUX LIGNES
REGULIERES EXPRESS
EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A14

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

STILE, société par actions simplifiée au capital de 105 000 €, inscrite au RCS de Versailles (n° SIREN 528 943 970), dont le siège est situé 1 rue Descartes, 78130 Les Mureaux, représentée par son président, Monsieur Daniel MAISON

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le contrat de délégation de service public a été approuvé par une délibération du conseil d'administration du STIF en date du 7 décembre 2011.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement des lignes, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat de délégation de service public susvisé.

Ces modifications concernent :

- La mise en place d'un doublage au départ d'Orgeval à 7h57 vers La Défense (mis en place le 1^{er} janvier 2012, financé par le STIF à compter du 1^{er} avril 2012)
- La régularisation du financement d'un doublage au départ de La Défense à 19h20 vers Verneuil/Orgeval (mis en place entre le 23 janvier et le 9 avril 2012)
- La mise en place d'un doublage au départ de La Défense à 19h45 vers Verneuil/Orgeval (mise en place le 1^{er} septembre 2012)
- La mise à jour des coûts relatifs à la livraison et aux redevances de départ de la gare routière de la Défense (mise en place le 1^{er} septembre 2012 + régularisation du financement du 1^{er} janvier 2012 au 31 août 2012).

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D1 Etat du parc
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Parc
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis Subventions des véhicules

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} avril 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3 :

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise STILE

Délibération n° 2012/0225

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU ALBATRANS

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0734 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et la société Albatrans ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 et 0114 du 9 février 2011 et n°2011/0938 du 7 décembre 2011 approuvant les avenants n°1, n°1bis et n°2 au contrat de type 2 entre le STIF et la société Albatrans ;
- VU** le rapport n° 2012/0225 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et tarifaire du 6 juillet 2012;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

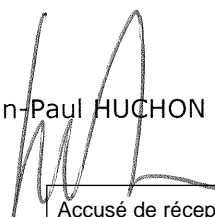
ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau ALBATRANS joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société ALBATRANS ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0225-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°3
au
CT2 ALBATRANS 002-043**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 39 bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

ALBATRANS, société anonyme de 120 000 €, inscrite au RCS d'Evry (B 383 263 464 / 383 263 464 00026), dont le siège est situé 48 cours Blaise Pascal 91004 EVRY Cedex, représentée par son Président, Monsieur Daniel MEYER.

Ci-après dénommée « ALBATRANS »,

d'autre part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau ALBATRANS ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 7 juillet 2010.

Le Conseil a également validé l'avenant suivant au contrat de type 2 :

- Avenant n°1 voté le 09/02/2011 au titre de renfort d'offre sur les lignes 291 191 006 et 010 pour la desserte de Polytechnique,
- Avenant n°1bis voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Prévention - Politique de la Ville,
- Avenant n°2 voté le 07/12/2011 au titre d'une mise à jour du Plan Prévisionnel d'Investissement et de la suppression d'une interdiction de trafic local sur la ligne 291 191 006.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat de type 2 susvisé.

Ce contrat doit être modifié pour intégrer l'évolution suivante :

1-Prolongement de la ligne 291 191 004 à la gare autoroutière de Briis-sous-Forge

Ce projet consiste à prolonger certaines courses de la ligne 91.04 entre Arpajon et la Gare autoroutière de Briis-sous-Forges pour desservir TER@TEC, pôle européen de compétence en simulation numérique haute performance sur la commune de Bruyère-le-Châtel. Ce prolongement permettra également de rejoindre la gare de Massy et la zone d'activités de Courtaboeuf en correspondance à la gare de Briis-sous-Forge par les lignes 291 191 002 et 003.

Le service proposé fonctionnera en semaine pendant les périodes d'hiver et d'été avec une fréquence de 60mn à l'heure de pointe du matin et du soir et le midi. C'est au total 9 courses par jour et par sens qui assureront la desserte de Ter@tec.

Les courses prolongées vers Ter@tec ne desserviront pas la gare d'Arpajon ; l'arrêt à proximité est Porte d'Etampes.

Le projet nécessite l'acquisition de 2 véhicules supplémentaires.

Date de mise en œuvre : 01/10/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont jointes au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D1 Etat du parc
- Annexe D2 Programme d'Investissements
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4bis Subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1er octobre 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
La Directrice Générale

La Société Albatrans
Le Président

Sophie MOUGARD

Daniel MEYER

Délibération n° 2012/0226

Séance du 11 juillet 2012

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

RESEAU CENTRE ESSONNE

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

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2012/0088 du 11 avril 2012 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société TICE ;
- VU** le rapport n° 2012/0226 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Centre Essonne joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société TICE ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0226-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
Centre Essonne – 002-104**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société TICE, (Transports Intercommunaux Centre Essonne), Société Anonyme d'Economie Mixte au capital de 182 400 euros, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 343 077 095 dont le siège est situé 352 Square des Champs-Élysées, 91080 Courcouronnes représentée par son Directeur, Monsieur Jacques GENTILE.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le contrat d'exploitation a été approuvé par une délibération en date du 11 avril 2012.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- extension de la période de fonctionnement « plein trafic » au début de l'été (mise en œuvre le 9 juillet 2012)
- amélioration de la desserte des parcs d'activités et des zones commerciales des communes de Lisses et Villabé (mise en œuvre le 5 novembre 2012)
- régularisations au titre du contrat de type 1.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A1 Liste des lignes exploitées
- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D1 Etat du parc
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Parc
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis Subventions des véhicules

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 9 juillet 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Délibération n° 2012/0227

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
ET AVENANT N°3 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU LE PARISIS

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

- VU** le code des transports (partie législative);
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs;
- VU** la délibération n°2010/0742 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les cars LACROIX, et la convention partenariale entre le STIF, la communauté d'Agglomération du Parisis et les cars LACROIX;
- VU** Les délibérations n° 2011/0073 du 9 février 2011, n° 2011/0610 du 6 juillet 2011 et n° 2011/0953 approuvant les avenants n°1, n°2 et n°3 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les Cars Lacroix ;
- VU** les délibérations n° 2011/0610 du 6 juillet 2011 et n° 2011/0953 du 7 décembre 2011 approuvant les avenants n°1 et n° 2 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Parisis et les Cars Lacroix ;
- VU** le rapport n°2012/0227 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et l'avis de la commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau du Parisis joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société des Cars LACROIX

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n° 3 à la convention partenariale pour le réseau du Parisis joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Parisis, la commune de Taverny et la société des cars LACROIX;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0227-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°4
au
CONTRAT DE TYPE II
LE PARISIS- 002 013**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société des CARS LACROIX, société par actions simplifiées (SAS) au capital de 558 600€ (cinq cent cinquante huit mille six cent euros), inscrite au RCS de Pontoise (N° SIREN 780 053 898 et N° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège est situé 53/55 Chaussée Jules César, 95250 BEAUCHAMP, représentée par sa Directrice, Mademoiselle Anaëlle PENVEN, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Le Parisis le 8 décembre 2010

Le conseil du STIF a ensuite validé :

- l'avenant N°1 au contrat voté le 9 février 2011, ayant trait à la prévention et à la politique de la ville.
- l'avenant N°2 au contrat voté le 6 juillet 2011, ayant trait à la mise en place d'un pass local
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- l'avenant N°3 au contrat voté le 7 décembre 2011, ayant trait à l'extension du fonctionnement le dimanche de la ligne 30-10 «Beauchamp-Taverny».

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent:

- Le Renfort de la ligne 30-19 (Corneilles-Sartrouville) en créant d'une part un service continue en journée, et d'autre part en créant un service du samedi, la ligne 30-19 ne fonctionnant précédemment uniquement en heure de pointe du lundi au vendredi.

La date de mise en service est le: **03/09/2012**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 programme d'investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4bis Subventions véhicules

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

**AVENANT N°3
à la
Convention Partenariale du Réseau
Le Parisis– 002 013**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Le Parisis qui conformément à l'article 3 de l'Arrêté Préfectoral A10-622-BRCT du 25 octobre 2010, se substitue à tous les droits et obligations de la Communauté de Communes du Parisis, et dont le siège est situé 271 Chaussée Jules César 95 250 Beauchamp, représentée par son Président, Monsieur Raymond Lavaud, autorisé à signer la présente par délibération en date du -----,

Ci après dénommée «la Communauté d'Agglomération»,

d'une deuxième part,

Et

La commune de Taverny, hôtel de Ville, 2 place Charles de Gaulle, 95 155 Taverny cedex, représentée par son Maire, Monsieur Maurice Boscavert, autorisé à signer la présente par délibération en date du _____,

d'une troisième part,

et ci-après ensemble dénommées les collectivités

ET

La Société CARS LACROIX, société par Actions Simplifiées (SAS) au capital de 558 600 € (cinq cent cinquante huit mille six cent euros), inscrite au RCS de Pontoise (N° SIREN 780 053 898 et N° SIRET 780053 898 000 42, dont le siège est situé 53/55 Chaussée Jules César 95 250 BEAUCHAMP, représentée par sa Directrice, Mademoiselle Anaëlle PENVEN, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Le Parisis le 8 décembre 2010 ainsi que le contrat d'exploitation de type 2.

Le conseil du STIF a ensuite validé:

-L'avenant N°1 à la convention Partenariale voté le 6 juillet 2011, ayant trait à la distribution et au financement d'un pass local.

-L'avenant N°2 à la convention partenariale voté le 7 décembre 2011, ayant trait au fonctionnement le dimanche de la ligne 30-10 Beauchamp-Taverny.

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent Le renfort et l'extension du fonctionnement de la ligne 30-19 (Cormeilles en Paris – Sartrouville gare):

- en instituant une desserte continue, notamment en heure creuse et un renfort d'heure de pointe rendu possible par l'injection d'un véhicule supplémentaire.
- En créant une offre le samedi (la ligne ne fonctionnant auparavant que du lundi au vendredi et en heure de pointe uniquement).
- La ligne 30-19 constitue un maillage important entre la ligne SNCF J à destination de Saint Lazare et le RER A en gare de Sartrouville qui permet de relier à la fois les zones d'emplois de Cergy, mais aussi le quartier de la Défense.

La date de mise en service est le: **03/09/2012**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1:

L'article 10 «Engagements financiers des parties» est modifié comme suit:

Article 10-1 de la convention «principes généraux»:

Le coût total du service de référence d'origine est fixé annuellement:

K€ constants 2008 HT	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	6 399	6 460	6 472	6 478	6 481	6 483

Aux stipulations antérieures s'ajoute au titre de l'avenant N° 2 ayant pour objet le fonctionnement du dimanche de la ligne 030 030 010 Beauchamp-Taverny (à partir du 1^{er} janvier 2012):

K€ constants 2008 HT	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation		18	18	18	18	18

Aux stipulations antérieures s'ajoute au titre de l'avenant N°3 ayant pour objet le renfort de la ligne 30-19 Cormeilles en Paris – Sartrouville (à partir du 3 septembre 2012)

K€ constants 2008 HT	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation		271	271	271	273	275

«Le coût total du nouveau service de référence suite à l'avenant 3 intégrant le renfort de la ligne 30-19 s'élève annuellement (en euro HT valeur économique de 2008)»

K€ constants 2008 HT	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation		6749	6761	6767	6772	6776

L'article 10-2 de la convention relatif aux engagements financiers du STIF est modifié comme suit:

«Pour la réalisation du service de référence de l'avenant 3 intégrant le renfort de la ligne 30-19 «Cormeilles –Sartrouville» le STIF versera à l'entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise, la contribution annuelle suivante (en euro HT valeur économique de 2008) :

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF		5160	5181	5196	5196	5198

L'article 10-3 de la convention, relatif «aux engagements financiers des collectivités», **est modifié comme suit:**

Rappel:

La contribution de la collectivité pour le service de référence initial est fixée annuellement à :

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution des Collectivités-CA Parisis	899	909	909	909	909	909

L'avenant N°1 à la convention partenariale, relatif à la distribution et au financement d'un pass local a modifié la contribution annuelle de la collectivité pour le service de référence initial comme rappelé ci-dessous:

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution de la Collectivité-CA Parisis	894.542	891.17	891.17	891.17	891.17	891.17

Aux stipulations antérieures s'est ajoutée au titre de l'avenant N°2 relatif au fonctionnement du dimanche de la ligne 030 030 010, une contribution annuelle de 16 K€ ht (valeur 2008) à partir de 2012, prise en charge par la commune de Taverny.

Aux stipulations antérieures s'ajoutent au titre de l'avenant N°3, relatif au renfort de la ligne 30-19, une contribution annuelle en euro HT (valeur économique de 2008):

K€ constants 2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016
contribution Collectivités		253	253	253	254	256

Soit une contribution annuelle totale des collectivités à compter de la mise en place de l'avenant 3 (en K€ HT valeur économique de l'année 2008 et arrondi au K€):

K€ constants 2008	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution collectivités	1159	1159	1159	1160	1161
<i>Dont CA le Parisis</i>	1143	1143	1143	1144	1145
<i>Dont contribution de Taverny</i>	<i>16</i>	<i>16</i>	<i>16</i>	<i>16</i>	<i>16</i>

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acompte par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le premier jour du premier mois du trimestre).

La participation des collectivités sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

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

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

Annexe B.2 Service de référence

Article 4. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2016.

Article 5.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise (CARS LACROIX)
La Directrice

Madame Sophie MOUGARD

Mademoiselle Anaëlle Penven

Pour la Communauté d'Agglomération
Le Parisis
Le Président

Monsieur Raymond Lavaud

Pour la Commune de TAVERNY

Le Maire

Monsieur Maurice Boscavert

Délibération n° 2012/0228

Séance du 11 juillet 2012

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2**

RESEAU ORGEBUS GENOVEBUS

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

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0093 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 6 juillet 2011 approuvant l'avenant G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** la délibération n°2011/0790 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** le rapport n° 2012/0228 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Orgebus Genovebus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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


Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20120711-2012-0228-DE Date de télétransmission : 13/07/2012 Date de réception préfecture : 13/07/2012
--

AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
Orgebus Genovebus – 002-099

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEA TRANSPORT, SAS au capital de 762.250,00 Euros, immatriculée au RCS d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président, Loïc BLANDIN.

Veolia Transport Brétigny, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé Immeuble Sereinis, 32 boulevard Gallieni, 92 130 Issy Les Moulineaux, représentée par Christian L'HELGOUALC'H, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

ORGEBUS, SARL au capital de 7500€, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° SIREN /382 761 104 00019), dont le siège est situé 1 place Pierre Vennin, 91220 BRETIGNY SUR ORGE, représentée par ses co-gérants, Messieurs Romain BETEILLE et Jean Rémy NICOLE.

TRANSPORTS DANIEL MEYER, SAS au capital de 240 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER

Athis Cars, SARL au capital de 230 000 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 962 201 711, dont le siège est situé 172 avenue François Mitterrand 91200 ATHIS MONS, représentée par son Directeur, Monsieur Jean Rémy NICOLE.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Orgebus-Genovebus le 9 février 2011, ainsi que la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet et des sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°1 voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur la ligne 010-010-005, la restructuration de la ligne 010-010-007 et l'augmentation de l'amplitude de la ligne 227-227-001.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- renforcement de l'offre de la ligne 055-055-006 (mise en place le 3 septembre 2012)
- renforcement de l'offre de la ligne 055-055-021 (mise en place le 8 novembre 2012).

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise Transports Daniel Meyer :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D1 Etat du parc
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Parc
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis Subventions des véhicules

Les annexes des entreprises CEA Transport, Orgebus, Veolia Transport Brétigny et Athis Cars restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise,

Pour CEAT Transport,
Le Président

Pour Veolia Transport Brétigny,
Le Directeur

Loïc BLANDIN
Pour Orgebus,
Le Co-gérant

Christian L'HELGOUALC'H
Pour Orgebus,
Le Co-gérant

Romain BETEILLE
Pour Transports Daniel Meyer,
Le Président

Jean-Rémy NICOLE
Pour Athis Cars,
Le Directeur

Daniel MEYER

Jean-Rémy NICOLE

Délibération n° 2012/0229

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Plaine de Versailles

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0748 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0612 du 06/07/2011, n°2011/0797 du 05/10/2011, n°2011/0955 du 07/12/2011 et n° 2011/0620 du 06/07/2011 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4 et l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO ;
- VU** le rapport n° 2012/0229 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Plaine de Versailles joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0229-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°5
au
CONTRAT DE TYPE II
Plaine de Versailles –
[002/023]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement d'Ecquevilly, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Bernard Bouvrot, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de HOUDAN, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Nicolas Verwaerde, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

CSO, SAS au capital de 190 600 € inscrite au RCS de VERSAILLES (n° SIRET 572 045 573 00050), dont le siège est situé au 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par délégation par Pierre Bonicel, en sa qualité de Directeur.

Cars HOURTOULE, SAS au capital de 700.000 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 777 344 177 (Siren 77734417700038), dont le siège social est situé Rue Jacques Monod – 78370 Plaisir, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

STAVO, SAS au capital de 38 874.50 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 579 801 234 00017, dont le siège social est situé Allée Maurice Mallet 78370 Plaisir, représentée par son Président Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Plaine de Versailles le 8 décembre 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet le financement du dispositif de prévention – Politique de la ville.
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la création de la ligne 77 suite à la fusion des lignes existantes 75 et 76 et la régularisation de l'offre sur les lignes 23,17, 71 et 172.
- l'avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°3 voté le 05/10/2011, ayant pour objet l'amélioration de la desserte du collège Saint-Simon situé dans la Commune de Jouars-Pontchartrain, dont les horaires sont modifiés à compter de la rentrée scolaire 2011.
- avenant n°4 voté le 07/12/2011, ayant pour objet la modification du Plan pluriannuel d'investissement.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

L'avenant a pour objet :

- **L'amélioration de la desserte assurée par la ligne 011-011-172 du lycée Sonia Delaunay dans la commune de Villepreux.**

De ce fait, la création de courses supplémentaires est nécessaire afin d'assurer :

- les 2 entrées du matin (8h20 et 9h15)
- les sorties supplémentaires du mercredi à 12h15 et en semaine à 15h55.

Ces modifications représentent 3 courses supplémentaires hebdomadaires (du lundi au vendredi), un véhicule et un conducteur supplémentaire et 6 369 KCC annuels.

La date d'application est fixée au 4 septembre 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1

Article 1.1 Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

- Tableau F4 bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°5 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 4 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY

STAVO

CARS HOURTOULE

VEOLIA TRANSPORT HOUDAN

CSO

Délibération n° 2012/0230

Séance du 11 juillet 2012

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU SEAPFA**

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

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1060 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et Les courriers de l'Ile de France (groupe Kéolis) ;
- VU** les délibérations n°2010/0302 du 2 juin 2010, n°2010/0776 du 8 décembre 2010, n°2011/0073 du 9 février 2011 et n°2011/0620 du 6 juillet 2011 approuvant les avenants n°2, n°3, n°4 et l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et Les Courriers de l'Ile-de-France (groupe Kéolis) concernant le réseau SEAPFA ;
- VU** le rapport n° 2012/0230 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau SEAPFA joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Les Courriers de l'Ile-de-France (groupe Kéolis) ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0230-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°5
au
Contrat de type 2
SEAPFA - 011**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La SOCIETE Les Courriers d'Ile de France, société par actions simplifiée au capital de 343 696 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est situé 34 rue de Guivry au Mesnil Amelot (77990), représentée par Jean-Olivier Ehkirch, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Entre :

Dénommée ci-après « l'entreprise ».

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat de type 2 du réseau SEAPFA le 09/12/2009 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- l'avenant n°1 voté le 09/12/2009, concernant la convention partenariale,
- l'avenant n°2 voté le 02/06/2010, concernant la prévention politique de la ville,
- l'avenant n°3 voté le 08/12/2010 concernant la prévention politique de la ville et les subventions véhicules.
- l'avenant n°4 voté le 09/02/2011, concernant la prévention politique de la ville
- l'avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat susvisé.

Ces modifications concernent :

Ce contrat doit être modifié pour intégrer les évolutions suivantes :

1. Coordination réseau Mobilien et Mode lourd RER B

La ligne 15 est une ligne Mobilien structurante du territoire (éligible TZEN) avec ses 20 000 voyageurs/jours.

Son offre actuelle s'étend de 6h45 à 0h30, à une fréquence de 10 minutes jusqu'à 21h00, puis toutes les 30mn. L'offre de service n'est pas en adéquation avec l'offre du RER B en fin de soirée. Le dernier RER B dessert la gare d'Aulnay-sous-Bois à 1h02 et la gare du Vert Galant à 1h08. L'offre en soirée de la ligne 15 s'arrête plus tôt (0h25) et ne permet pas les correspondances avec les derniers trains du RER B. La ligne 15 est la seule ligne qui circule en soirée permettant une desserte de proximité. Il n'existe aucune offre alternative en transport en commun.

De plus le matin, le 1^{er} RER en gare d'Aulnay n'est pas desservi. Le 1^{er} bus de la ligne 15 arrive en gare à 5h14 alors que le 1^{er} RER part à 5h12.

L'offre de service doit être également prolongée le samedi et le dimanche sur la tranche horaire 22h-0h30, car la fréquentation constatée est plus importante qu'en semaine.

L'objectif de ce projet est d'augmenter le nombre de correspondances avec le RER B en soirée et de créer une course supplémentaire le matin pour permettre de desservir le 1^{er} RER en gare d'Aulnay à 5h12.

Ce projet permet la création de 18 courses quotidiennes du lundi au vendredi, 3 le samedi et 4 le dimanche. La fréquence reste à 10 mn toute la journée et passe à 15 mn à partir de 22h00 (actuellement elle est de 30mn).

Le coût de ce renfort est de 276K€²⁰⁰⁸.

2. Relier le pôle Régional d'emplois de Roissy et les bassins de vie

La Ligne 39 est une ligne forte selon la hiérarchisation des lignes établie par le PDU. Elle dessert des quartiers à forte densité de population (Fontaine Malet, Picasso, Europe, Parc de la Noue). La ligne 39 a été restructurée en janvier 2009 pour faciliter l'accès aux

emplois pour les villepintois sur la plate-forme aéroportuaire. Cette restructuration s'est inscrite dans le programme de financement « politique de la ville » du STIF. L'offre de service avait été fortement augmentée en heures creuses, en soirée et une offre avait également été créée le samedi et le dimanche.

Ce projet permet de renforcer la liaison entre le quartier des Mousseaux vers la gare du Vert Galant, itinéraire structurant du territoire, en passant d'une fréquence actuelle de 15mn à 10mn entre 6h30 et 9h30 et 16h et 20h. Ce projet permet la création de 27 courses supplémentaires par jour.

Le coût de ce renfort est de 245K€²⁰⁰⁸.

La ligne 43 est une ligne forte selon la hiérarchisation des lignes établie par le PDU. Elle dessert des quartiers à forte densité de population sur Aulnay-sous-Bois (La Rose de Vents, Saint-Paul, La Galion). La ligne 43 a été restructurée en janvier 2009 pour faciliter l'accès des aulnaysiens et des sevransais aux emplois situés sur la plateforme aéroportuaire.

Cette restructuration s'est inscrite dans le programme de financement « politique de la ville » du STIF qui a permis une forte augmentation de l'offre commerciale du lundi au dimanche pendant les heures creuses et en soirée.

Actuellement, du lundi au vendredi, il y a plusieurs courses partielles qui complexifient la compréhension de la grille horaire. Actuellement la plate-forme n'est pas desservie entre 10h et 12h ni le WE.

Ce projet permet de renforcer la liaison entre le quartier de Saint Paul à Aulnay-Sous-Bois et la gare de Sevrans Livry RER pour augmenter l'offre de service aux sevransais et leur permettre d'avoir accès toute la journée à la plate forme aéroportuaire du lundi au dimanche.

Ce projet permet d'harmoniser l'offre horaire sur la journée du lundi au dimanche pour renforcer le rôle structurant de la ligne 43 (suppression des partielles).

Le coût de ce renfort est de 379 K€²⁰⁰⁸.

La ligne T'Bus est une ligne forte selon la hiérarchisation des lignes établie par le PDU. Elle a été créée en septembre 2006 suite à la fusion de 3 lignes de bus constituant anciennement le réseau de bus de Tremblay-en-France. La ligne T'bus est fortement ancrée dans le paysage urbain et la population s'est appropriée cette ligne. Le succès des phases de développement s'est toujours traduit par une augmentation importante du trafic.

Ce projet permet de renforcer la desserte de la plate-forme aéroportuaire, principal pôle d'emploi et sa vocation de desserte inter-quartiers. Il permet également d'améliorer la visibilité de l'offre avec Filéo. Filéo Tremblay ne circulera plus en journée, mais uniquement la nuit et le WE. 4 courses ont été créées, et 25 courses prolongées.

Le coût de ce renfort est de 294 K€²⁰⁰⁸.

Le coût global des renforts d'offre au bénéfice des 4 lignes est de 1 194 K€²⁰⁰⁸.

Date de mise en œuvre : 03/09/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 prévision de recettes
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que celles de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour l'Entreprise CIF,
Le Directeur

Délibération n° 2012/0231

Séance du 11 juillet 2012

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU SENART BUS

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

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1061 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Moissy concernant le réseau Sénart Bus ;
- VU** la délibération n°2011/0120 du 9 février 2011 approuvant le nouveau contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Moissy et la convention partenariale entre le STIF, le SAN de Sénart Ville Nouvelle, le SAN de Sénart-en-Essonne, le Département de Seine-et-Marne et la société Veolia Transport Moissy concernant le réseau Sénart Bus ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 9 février 2011, n°2011/0614 du 6 juillet 2011 et n°2011/0620 du 6 juillet 2011 approuvant les avenants n°1, N°2 et l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Moissy concernant le réseau Sénart Bus ;
- VU** la délibération n°2012/0123 du 11 avril 2012 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, le SAN de Sénart Ville Nouvelle, le SAN de Sénart-en-Essonne, le Département de Seine-et-Marne et la société Veolia Transport Moissy concernant le réseau Sénart Bus ;
- VU** le rapport n° 2012/0231 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Sénart Bus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport Moissy ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0231-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

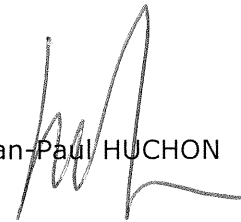
ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Sénart Bus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec le SAN de Sénart Ville Nouvelle, le SAN de Sénart-en-Essonne, le Département de Seine-et-Marne et la société Veolia Transport Moissy ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0231-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°3
au
CONTRAT DE TYPE II
Sénart Bus – 002-005**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Veolia Transport Etablissement de Lieusaint, société anonyme au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 382 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée, par délégation, par le directeur de pôle, Monsieur Thierry VARIN

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le contrat d'exploitation a été approuvé par une délibération en date du 9 décembre 2009, et modifié par une délibération en date du 9 février 2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 9 février 2011, ayant pour objet la politique de la ville
- avenants n°2 et G1 voté le 6 juillet 2011, ayant respectivement pour objet l'entretien et la gestion du site propre du T Zen 1 et des sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- desserte du centre pénitentiaire sud francilien par la ligne 065-487-128
- renforcement de la ligne 065-065-051

La date de démarrage de ces prestations est le 3 septembre 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D1 Etat du parc
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Parc
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis Subventions des véhicules

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise



**AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
SENART BUS – 002 005**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 6 juin 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle de Sénart Ville Nouvelle, domicilié à l'Hôtel de la Communauté, 9 allée de la Citoyenneté, BP 6, 77567 Sénart-Lieusaint Cedex, représentée par Monsieur Jean-Jacques Fournier, son Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du
Ci-après, dénommé le San 77

Le San de Sénart en Essonne, domicilié 1 rue de la Mare à Tissier, BP95, 91280 Saint-Pierre du Perray, représentée par son Président Dominique Vérots, autorisé à signer la présente par délibération en date du
Ci-après, dénommé le San 91

Ci-après, dénommés « Les Syndicats »,

Le Département de Seine-et-Marne, domicilié à l'Hôtel du Département – rue des Saints Pères – 77010 Melun cedex, représenté par le Président du Conseil général, Vincent Eblé, autorisé à signer la présente par décision de l'Assemblée départementale en date du

Ci-après, dénommé « le Département »,

Ci-après ensemble dénommées « les Collectivités »,

d'une seconde part,

Veolia Transport Etablissement de Lieusaint, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 382 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par Thierry VARIN, en sa qualité de Directeur de pôle

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Sénart Bus le 9 décembre 2010 (modifié le 9 février 2011) et la convention partenariale le 9 février 2011.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 11/04/2012, ayant pour objets les modifications de l'article 9-2 (procédure de recours d'avenants), de l'annexe B5 et de l'article 10-3 (engagements financiers des collectivités).

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- La modification de l'article 6-1 relatif aux biens mis à disposition par les collectivités
- La modification de l'article 8-3 relatif aux supports et documents de communication voyageurs
- La modification de l'article 10-3 relatif aux engagements financiers des collectivités.
- L'ajout d'un article 10-4 relatif aux contributeurs tiers à l'offre de référence

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 6-1 de la convention, relatif aux « Biens mis à disposition par les Collectivités », est modifié comme suit :

La liste ci-après :

« Biens de catégorie 2 :

- *locaux de pauses physiologiques.*
- *poteaux d'arrêts.*
- *barrières de contrôle d'accès.*
- *panneaux d'information réseau.*
- *un bus exposition (le Sénart Buzz). »*

est remplacée par la liste suivante :

« Biens de catégorie 2 :

- *locaux de pauses physiologiques.*
- *poteaux d'arrêts.*
- *barrières de contrôle d'accès.*
- *panneaux d'information réseau. »*

La phrase ci-après :

« Le San 77 est propriétaire d'un bus exposition (le Sénart Buzz), destiné à des actions de communication propres au San 77 et au réseau Sénart Bus. »

est remplacée par la phrase suivante :

« Le Sénart Buzz, destiné à des actions de communication propres au San 77 et au réseau Sénart Bus. »

Article 2.

L'article 8-3 de la convention, relatif aux « Supports et documents de communication voyageurs », est modifié comme suit :

La phrase ci-après :

« L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet. »

est remplacée par la phrase suivante :

« L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, sur les poteaux d'arrêt, dans les abris et sur les sites internet. »

Article 3.

Article 3.1

L'article 10-3 de la convention, relatif aux « Engagements financiers des Collectivités », est modifié comme suit :

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le SAN 77 versera à l'Entreprise une participation forfaitaire financière annuelle révisable d'un montant de 2 281 884 € HT.

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le SAN 91 versera à l'Entreprise une participation forfaitaire financière annuelle révisable d'un montant de 810 000 € HT.

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le Département versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable d'un montant de 130 000 € HT (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur, valeurs économiques 2008).

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes à terme échu chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre).

Elles seront indexées chaque année à compter du 1^{er} janvier 2011 selon la formule prévue à l'**Annexe B5** de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

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

Compte tenu des aléas sur la pérennité des ressources fiscales des Collectivités, les parties conviennent de se rencontrer en cas d'évolution significative à la baisse de ces ressources (réduction de l'assiette, modification du régime). »

Article 3.2

Un article 10-4, relatif aux « Contribueurs tiers à l'offre de référence », est ajouté à la convention comme suit :

« Une partie de l'offre de référence du réseau peut faire l'objet de financements de la part de partenaires privés locaux, au travers de conventions bipartites avec l'Entreprise.

L'Entreprise intègre au titre du contrat de type 2 :

- les charges relatives à la partie de l'offre concernée
- les recettes qu'elle perçoit directement auprès ces partenaires privés.

L'Entreprise assume à ce titre d'éventuelles modifications des financements des contributeurs privés.

Les conventions existantes sont :

- ligne 065-487-128 avec la société PROLOGIS. »

Article 4. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 5.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

Thierry VARIN

Pour le SAN de Sénart Ville Nouvelle,
Le Président

Pour le SAN de Sénart-en-Essonnes,
Le Président

Jean-Jacques FOURNIER

Dominique VEROTS

Pour le Département de Seine-et-Marne,
Le Président

Vincent EBLE

Délibération n° 2012/0232

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU SITUS**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 02/06/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT/SETRA;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0615 du 06/07/2011 et n°2011/0959 du 7 décembre 2011 approuvant les avenants 1 à 3 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT et SETRA;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 02/06/2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA;
- VU** la délibération n°2011/0959 du 07/12/2011 approuvant l'avenant n°1 la convention partenariale entre le STIF, CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;
- VU** le rapport n° 2012/0232 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat de type 2 pour le réseau SITUS joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat type 2 et ses annexes avec les sociétés CEAT et SETRA;

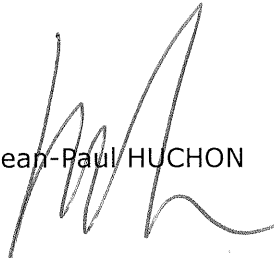
ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau SITUS joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA;

Accusé de réception en préfecture
à la Commission partenariale
075-287500078-20120711-2012-0232-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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


Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0232-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°4
AU
CONTRAT DE TYPE II
SITUS**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEAT Transports, SAS au capital de 762.250,00 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Evry, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – ZAC de la Croix-Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Loïc BLANDIN, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé par la société SETRA.

ET

SETRA – Société d'Exploitation de Transports et Réparations automobiles, SAS au capital de 503 880 €, inscrite au registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n°50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Madame Virginie NOIREZ, dûment habilitée.

Ci-après dénommée « les entreprises »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil d'administration du STIF a approuvé le 02/06/2010 le contrat d'exploitation de type 2 du réseau SITUS.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet « Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés » ;
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe F4 ;
- avenant n°3 voté le 07/12/2011, ayant pour objet une offre complémentaire.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant n° 4 au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne une restructuration de l'itinéraire ainsi qu'un développement de l'offre de la ligne 040-240-006.

Ce projet pour la ligne 040-240-006, porté par la CAHVM qui le finance à hauteur de 50% du déficit d'exploitation, vise à :

- Assurer une continuité de service dans le quartier de la Haie Griselle à Boissy Saint-Léger, dont la desserte actuelle par la ligne 040-040-023 n'est pas pérenne à court terme du fait des travaux d'enfouissement de la RN19.
- Améliorer la desserte des zones d'activités des communes de Sucy-en-Brie et de Boissy Saint-Léger (Chemin Vert, Haie Griselle, Sablière) en les reliant aux gares RER des communes concernées.

De ce fait, l'itinéraire de la ligne 040-240-006 est restructuré de la manière suivante :

- Abandon de la boucle desservant le quartier du Bois-Clary depuis la gare de Boissy-Saint-Léger (déjà desservi par la ligne 040-240-005 renforcée en décembre 2011) ;
- Création d'un itinéraire nouveau entre l'arrêt « Hautes Varennes » sur la commune de Boissy-Saint-Léger et la gare RER de Sucy-Bonneuil (Sucy-en-Brie).
- Fonctionnement selon le principe d'une ligne diamétrale (et non plus circulaire) avec le nouvel OD suivant : Gare de Sucy-Bonneuil <=> Gare de Boissy-Saint-Léger.

L'amplitude de fonctionnement proposée est 6h40-20h00, du lundi au vendredi ;

Les intervalles entre deux passages sont de 20mn en HP et toutes les heures en HC ;

Ce projet représente une augmentation de 53 061 KCC par an ;

Date de mise en service de la modification d'offre : 03/09/2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Les entreprises

**AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
2 – 002 046**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne (CAHVM), dont le siège social est fixé 19, avenue de la Sablière, 94370 Sucy-en-Brie, représentée par son Président René DESSERT autorisé à signer la présente par délibération en date du 17 juin 2010.

Ci-après dénommée « CAHVM »,

D'une seconde part,

ET

La société CEA Transports, SAS au capital de 762.250,00 Euros, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistante – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Loïc BLANDIN, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé avec la société SETRA.

La société SETRA – Société d'Exploitation de Transports et de Réparations Automobiles -, SAS au capital de 503 880 Euros, inscrite registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n° 50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Madame Virginie NOIREZ, dûment habilitée.

Ci-après dénommée « les entreprises »

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau SITUS le 02/06/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte la restructuration de la ligne 040-240-006, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne l'actualisation de la convention partenariale suite à la mise en place du renfort d'offre sur la ligne 040-240-006, financé à parité entre le STIF et la CAHVM.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10 de la convention, relatif à l'« Engagement financier des Parties » est mis à jour pour tenir compte du renfort d'offre de la ligne 6, financé par le STIF et la CAHVM.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Pour La Collectivité,

Pour l'Entreprise

Délibération n° 2012/0233

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Seine et Marne Express Transdev

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0122 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Darche Gros ;
- VU** la délibération n°2011/0803 du 05/10/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Darche Gros ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Darche Gros ;
- VU** le rapport n° 2012/0233 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Darche Gros.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0233-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
SME Transdev – 002 093**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La SOCIETE TRANSDEV DARCHE-GROS, société par actions simplifiée au capital de 1 000 923 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro B 301 272 035, dont le siège est situé 24 boulevard de la Marne, 77120 COULOMMIERS, représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau SME Transdev le 09/02/2011 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 05/10/2011, ayant pour objet l'ajout de courses supplémentaires sur la ligne 097-177-017 pour faire face aux problèmes de surcharge en heure de pointe.
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Ligne 1 : Ajout d'une course à 15h30 au départ de Melun pour faire face à la surcharge de la ligne.
- Ligne 17 : Création d'un service supplémentaire sur le tronçon Coulommiers – Chessy à 8h05 au départ de Coulommiers pour désengorger la ligne en heure de pointe du matin.

Leur date de mise en service est le 3 septembre 2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Délibération n° 2012/0234

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Seine et Marne Express Veolia

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0109 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Nemours ;
- VU** la délibération n°2011/0804 du 05/10/2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Nemours ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Nemours ;
- VU** le rapport n° 2012/0234 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Seine et Marne Express Veolia joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport Nemours.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0234-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

AVENANT N°2
au
CONTRAT DE TYPE II
SME Veolia – 002 094

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La SOCIETE Veolia Transport, Société anonyme au capital de 293 072 240 euros, immatriculation principale au RCS de NANTERRE (siret 383 607 090 00040) dont le siège est situé à NANTERRE (92735) 169 avenue Georges Clemenceau, représentée par Christian Delaveau, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau SME Veolia le 09/02/2011 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 05/10/2011, ayant pour le renfort de la ligne 062-177-046 en heure de pointe, ainsi que la basculement de 4 courses de Château-Landon vers Egreville sur la ligne 34 et la pérennisation de la course de 7h09 à l'année.
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Ligne 34 : prise en compte des adaptations horaires liées à la mise en place du cadencement des lignes SNCF le 11 décembre 2011.
- Ligne 46 : création d'un aller retour supplémentaire entre Melun et Montereau Fault Yonne, afin de remédier au problème de sureffectif en heure de pointe du matin, de desservir le train direct de 8h10 au départ de Montereau pour Paris, et d'améliorer le cadencement commercial de la ligne. Ce développement représente 18 178 KCC par an et nécessite un véhicule supplémentaire.

Leur date de mise en service est le :

- o 1^{er} janvier 2012 pour la ligne 34
- o 3 septembre 2012 pour la ligne 46

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0235

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU TIMBUS (mobilien Timbus)

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0768 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société TIMBUS (groupe RATP DEV) ;
- VU** le rapport n°2012/0235 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et l'avis de la commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n° 1 au contrat d'exploitation de type 2 pour la ligne mobilier TIMBUS, joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société TIMBUS.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0235-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
TIMBUS- 002 072**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

TIMBUS, société SAS au capital de 40 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 432 243 921, dont le siège est situé Z.A de la Demi Lune – 07, rue des frères Montgolfier 95 420 Magny en Vexin, représentée, par sa Directrice, Madame Magali Maurice

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 de la Ligne Mobilien Timbus 195-04 «Bray et Lû- Magny-en -Vexin- Cergy-Pontoise» le 8 Décembre 2010

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte les évolutions du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications consistent à mettre en place à compter de la rentrée de septembre 2012, 2 doublages de renfort le matin (du Lundi au vendredi toute l'année):

- 6H31 au départ de Magny en Vexin.
- 7H45 au départ de Magny en Vexin

Ainsi qu'un renfort le soir (du lundi au vendredi toute l'année)

- 17H15 au départ de la Gare de Cergy Préfecture.

La date de mise en service est le: **03/09/2012**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT:

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont:

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 programme d'investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4bis Subventions véhicules

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Délibération n° 2012/0236

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU TRAMY Elargi

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0103 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Darche Gros ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Darche Gros ;
- VU** le rapport n° 2012/0236 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau TRAMY Elargi joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Darche Gros.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0236-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
TRAMY Elargi – 002 084**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

TRANSDEV DARCHE-GROS, société anonyme par actions simplifiée au capital de 1 000 923 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro (B 301 272 035), dont le siège est situé 24 Boulevard de la Marne, 77120 Coulommiers, représentée par Monsieur Jean-Marc Bernini, Président, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau TRAMY Elargi le 09/02/2011 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat :
- avenant G1 voté le 06/07/2011

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Ligne 097-097-003 (Coulommiers - Meaux) du réseau : 2 courses sont créées pour permettre aux élèves scolarisés au CFA de Meaux de se rendre à leur établissement, suite à la suppression des circuits financés par le CFA de Meaux.
 - o Création d'un aller à 7h05 au départ de Coulommiers
 - o Création d'un retour à 18h05 au départ de Meaux (décalé à 17h05 le mercredi)
- Par ailleurs, la resectorisation du collège de Faremoutiers a généré des reports d'élèves sur des circuits spéciaux scolaires et sur d'autres contrats de type 2. Aussi, les recettes directes du réseau TRAMY sont impactées.

Leur date de mise en service est le : 27/08/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 27 août 2012 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Délibération n° 2012/0237

Séance du 11 juillet 2012

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU URBAIN DE RAMBOUILLET

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

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0753 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Rambouillet et la convention partenariale entre le STIF, la commune de Rambouillet et la société Veolia Transport Rambouillet concernant le réseau urbain de Rambouillet ;
- VU** les délibérations n°2011/0617 du 6 juillet 2011, n°2011/0620 du 6 juillet 2011, n°2011/0806 du 5 octobre 2011 et n°2011/0967 du 7 décembre 2011 approuvant les avenants n°1, l'avenant générique G1 et les avenants n°2 et n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Rambouillet concernant le réseau urbain de Rambouillet ;
- VU** le rapport n° 2012/0237 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau urbain de Rambouillet joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport Rambouillet ;

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau urbain de Rambouillet joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

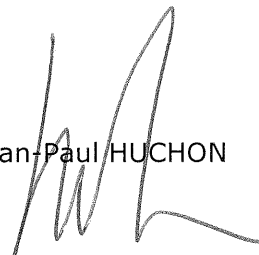
ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la commune de Rambouillet et la société Veolia Transport Rambouillet ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0237-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0237-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

AVENANT N°4
au
CONTRAT DE TYPE II
Urbain de Rambouillet – 002-029

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Rambouillet, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé à l'Immeuble Sereinis, 32 boulevard Gallieni, 92 130 Issy Les Moulineaux, représentée par délégation par M. **Nicolas VERWAERDE**, en sa qualité de Directeur d'Etablissement

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

d'une deuxième part,

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

Préambule

Le contrat d'exploitation et la convention partenariale ont été approuvés par une délibération en date du 8 décembre 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenants n°1 et G1 votés le 6 juillet 2011, ayant respectivement pour objet la desserte de la Bergerie Nationale et du CERRSY et des sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°2 voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet l'intégration des services scolaires intra-muros pour l'année scolaire 2011-2012.
- avenant n°3 voté le 7 décembre 2011, ayant pour objet le recalage de l'offre contractuelle par rapport à l'offre effectivement en place.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la commune de Rambouillet. Celle-ci a décidé d'orienter les bénéficiaires du titre local « ticket jeune » vers l'achat de forfaits Imagine R à partir du 1^{er} septembre 2012 et souhaite remplacer son titre Sénior par le dispositif Pass'Local. La substitution des titres locaux nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

Le contrat de type 2 doit également être modifié afin de :

- refondre la desserte du centre ville de Rambouillet et mettre en place des véhicules électriques, création de la ligne 013-013-105 (application le 2 novembre 2012)
- modifier le plan pluriannuel d'investissement (application au 1^{er} août 2012)
- créer la ligne 013-013-104 (qui reprend les améliorations d'offre objet de l'avenant 1) (application au 1^{er} août 2012)
- de préparer la mise en place d'un pass local (application au 1^{er} janvier 2012)

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Un article 23-7 est ajouté au contrat :

«

Article 23 - 7 Le Pass'Local

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est licite sur le réseau objet du présent contrat en 2012 et, le cas échéant, jusqu'à la fin du présent contrat si une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3. Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes en 2012.**

Si le nombre de coupons de circulation Pass'Local pour 2012 délivrés aux bénéficiaires désignés par une collectivité est supérieur au nombre de bénéficiaires sur lequel la collectivité s'est engagée pour 2012, les coupons en surplus du seuil d'engagement sont comptés lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic) au prix de 163,90 € HT 2012 par unité.

*** Prise en compte du Pass Local dans les recettes à compter de 2013.**

Dans l'hypothèse où une collectivité au moins exprime en 2012 le souhait de pouvoir accorder le droit de circuler sur le réseau objet du présent contrat avec un coupon de circulation Pass'Local après le 31/12/2012, les validations de ces coupons de circulation sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic). La facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local.

Article 2. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A1 Liste des lignes exploitées
- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D1 Etat du parc
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Parc
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis Subventions des véhicules

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

Nicolas VERWAERDE

AVENANT N°1
à la
CONVENTION PARTENARIALE
Urbain de Rambouillet – 002-029

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 11 juillet 2012,

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Ville de Rambouillet, dont l'Hôtel de Ville est situé place de la Libération, représentée par son Maire, M. **Gérard Larcher**, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil municipal en date du

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Rambouillet, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé à l'Immeuble Sereinis, 32 boulevard Gallieni, 92 130 Issy Les Moulineaux, représentée par délégation par M. **Nicolas VERWAERDE**, en sa qualité de Directeur d'Etablissement

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Urbain de Rambouillet ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la commune de Rambouillet. Celle-ci a décidé d'orienter les bénéficiaires du titre local « ticket jeune » vers l'achat de forfaits Imagine R à partir du 1^{er} septembre 2012 et souhaite remplacer son titre Sénior par le dispositif Pass'Local. La substitution des titres locaux nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.4 est modifié et remplacé par celui-ci :

« Article 10-4 - Aides au transport accordées par les collectivités.

Par dérogation, l'acceptation de l'usage des titres locaux ne faisant pas partie de la gamme tarifaire francilienne, distribués pour faciliter l'accès aux transports collectifs locaux à certains publics, a été prolongée jusqu'au 31/12/2011. Cependant, la validité des tickets jeunes est reportée au 31 août 2012 afin de permettre à la collectivité d'orienter les bénéficiaires de ce titre local vers l'achat de forfait Imagine R. Après cette échéance, les tickets jeunes ne seront plus valides.

A compter du 1^{er} janvier 2012, les Collectivités souhaitant apporter une aide au transport à certains de leurs administrés pourront, soit délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire francilienne, soit distribuer des aides financières pour l'achat de titres de transport. En outre, il leur est recommandé d'orienter vers les titres régionaux à caractère social (notamment la carte Rubis ou le forfait Gratuité Transport) les personnes satisfaisant aux conditions d'accès appropriées et de les assister pour obtenir ces titres.

En particulier, la commune de Rambouillet peut, pour l'année 2012, substituer aux titres locaux antérieurs la délivrance du Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF. »

Article 2.

Un article 10.6 est ajouté à la convention partenariale :

« Article 10-6 - Distribution et financement du Pass'Local

La commune de Rambouillet définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. La collectivité instruit les demandes, identifie les personnes pouvant bénéficier du Pass'Local et détermine la période sur laquelle ce droit leur est accordé, période exprimée en année(s) calendaires(s).

Il revient aux Collectivités et à l'Entreprise de s'accorder dans les termes qui leur conviennent sur :

- l'organisation de la distribution des cartes nominatives et des coupons de circulation ;
- le recueil et la gestion des participations payées par les usagers si une participation est demandée ;
- le partage du financement des coûts de fabrication des cartes nominatives et des coupons de circulation (Les principes de financement du dispositif Pass'Local explicités dans la suite du présent article concernant uniquement le financement de la mobilité des bénéficiaires à l'exclusion du coût des supports).

*** Financement du dispositif Pass'Local en 2012.**

La commune de Rambouillet peut accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à 1000 personnes. Faute de disposer de données appropriées sur la mobilité des bénéficiaires concernés, le montant du financement du dispositif Pass'Local sur le réseau objet de la présente convention à hauteur de ces engagements ne peut être déterminé pour 2012. Il est considéré comme inclus dans la participation financière globale de la collectivité sans précision supplémentaire.

La commune de Rambouillet peut, le cas échéant, accorder en 2012 le bénéfice du Pass'Local à un nombre de personnes supérieur aux engagements indiqués au paragraphe précédent. Dans ce cas, l'Entreprise facturera chaque Pass'Local délivré au-delà du nombre sur lequel la Collectivité s'est engagée au prix de 163,90 € HT 2012 : les Pass'Local facturés dans ces conditions seront déclarés au STIF au titre des recettes collectées.

*** Poursuite éventuelle et financement du dispositif Pass'Local à partir de 2013.**

La collectivité doit s'accorder avec l'Entreprise sur la méthode de détermination de la mobilité moyenne des bénéficiaires du dispositif Pass'Local (notée M_{PL} et exprimée en nombre de voyages par an sur le réseau objet de la présente convention), cette méthode s'appuyant sur le recensement des validations issues des coupons de circulation constatées pendant une/des périodes à préciser au cours du premier quadrimestre 2012. La collectivité communiquera au STIF la valeur de M_{PL} avant le 1^{er} juillet 2012.

La commune de Rambouillet informera le STIF et l'Entreprise avant le 1^{er} octobre 2012 de son choix quant à la suite qu'elle souhaite donner au dispositif Pass'Local à partir du 1^{er} janvier 2013 :

- poursuite du dispositif Pass'Local (en précisant le nombre de bénéficiaires annuel sur lequel la collectivité s'engage, ce nombre étant impérativement égal ou inférieur à l'engagement pris pour 2012) ,
- ou remplacement de ce dispositif par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre (en précisant le nombre de titres que la collectivité s'engage à distribuer annuellement);
- ou arrêt du dispositif sans solution de remplacement.

➤ Si le choix retenu par une collectivité est la poursuite du dispositif Pass'Local,

La dépense prévisionnelle correspondant à son engagement sera calculée comme suit :

$$\frac{M_{PL}}{X} \times \text{Nombre de bénéficiaires annuel sur laquelle la collectivité s'est engagée} \times \text{Prix du ticket t+ plein tarif en carnet}$$

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement de la collectivité sur le nombre de bénéficiaires annuel du Pass'Local et,

- de diminuer la participation financière de la collectivité du montant de la dépense prévisionnelle correspondant à son engagement (si la dépense prévisionnelle est inférieure à la participation financière) ;
- d'annuler la participation financière de la collectivité (si la dépense prévisionnelle est égale ou supérieure à la participation financière).

L'Entreprise établira une facture par trimestre, faisant état du nombre de validations réalisées avec un coupon de circulation Pass'Local sur le réseau objet de la présente convention, chaque validation étant valorisée au prix du ticket t+ plein tarif en carnet.

➤ Si le choix retenu par une collectivité est le remplacement du dispositif Pass'Local par la distribution de tickets t+ ou d'un autre titre,

La collectivité doit s'accorder avec l'Entreprise sur le nombre de tickets t+ ou d'autres titres distribués. Compte tenu du nombre de titres que la collectivité s'engage à distribuer annuellement, le STIF établira une estimation de l'impact prévisionnel de cet engagement sur les recettes de l'Entreprise.

Un avenant sera signé entre les parties afin d'acter l'engagement de la collectivité sur le nombre de titres distribués annuellement et,

- de diminuer la participation financière de la collectivité du montant de l'impact prévisionnel correspondant à son engagement (si l'impact prévisionnel est inférieur à la participation financière) ;
- d'annuler la participation financière de la collectivité (l'impact prévisionnel est égal ou supérieur à la participation financière).

- Si le choix retenu par une collectivité est l'arrêt du dispositif Pass'Local sans solution de remplacement ou si une collectivité n'informe pas le STIF et l'Entreprise de son choix quant à la suite à donner à ce dispositif,

La collectivité n'aura pas la faculté d'accorder le droit de circuler après le 31/12/2012 sur le réseau objet de la présente convention avec un coupon Pass'Local. »

Article 3.

Comme indiqué dans l'article 2, un avenant sera passé avant la fin de l'année 2012 pour entériner ou non la poursuite du Pass'Local. En fonction de la solution retenue, les objectifs de recettes et la contribution de la collectivité seront ajustés.

Les conséquences du passage des tickets jeunes au forfait Imagine R à partir de septembre 2012 seront prises en compte à cette occasion afin d'éviter la modification d'annexes à quelques mois d'intervalle et de traiter les ajustements liés aux titres locaux dans leur globalité.

Article 4. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 5.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Directeur

Sophie MOUGARD

Nicolas VERWAERDE

Pour la Ville de Rambouillet,
Le Maire

Gérard LARCHER

Délibération n° 2012/0239

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU VALMY

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0297 du 02/06/2010 approuvant le contrat de type 2 entre le STIF et la société Transports du Val d'Oise ;
- VU** la délibération n°2010/0772 du 08/12/2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat mixte d'Etudes et de Réalisation d'Equipements d'Intérêt Général de la Vallée de Montmorency, la Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency et le Conseil Général du Val d'Oise ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°1 du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et la société Transports du Val d'Oise ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** la délibération n°2011/0621 du 06/07/2011 approuvant l'avenant n°2 du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et la société Transports du Val d'Oise ;
- VU** la délibération n°2011/0611 du 06/07/2011 approuvant l'avenant n°3 du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et la société Transports du Val d'Oise ;
- VU** le rapport n°2012/0239 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le réseau Valmy joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20120711-2012-0239-DE Date de télétransmission : 13/07/2012 Date de réception préfecture : 13/07/2012
--

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la société Transports Val d'Oise, le Syndicat mixte d'Etudes et de Réalisation d'Equipements d'Intérêt Général de la Vallée de Montmorency, la Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency et le Conseil Général du Val d'Oise;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0239-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°4
au
CONTRAT DE TYPE II
Valmy – [002/044]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

d'une première part,

Ci-après dénommé le « STIF »,

ET

La Société des Transports du Val d'Oise (TVO), Société Anonyme au Capital de 205 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° B 314 388 950, dont le Siège social est situé 1, Chemin du Clos Saint Paul, 95210 Saint Gratien, représentée par Monsieur Jean-Michel FENAUT, agissant en qualité de Président.

d'une deuxième part,

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Valmy le 02/06/2010.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet le dispositif de prévention – politique de la ville.
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet l'expérimentation mobile NFC
- avenant n°3 voté le 06/07/2011, ayant pour objet l'assouplissement de la procédure de notification des investissements

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

L'avenant a pour objet de modifier l'offre en heures creuses de la ligne 016-016-615 reliant la gare d'Enghien au quartier La Chênée à Montmorency. L'ensemble des courses s'arrêtant à Roosevelt est prolongé jusqu'au terminus de La Chênée.

Egalement, afin de permettre la continuité de l'offre de nuit, il est ajouté une course en semaine et trois courses le samedi en soirée.

La date d'application est fixée au 3 septembre 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1

Article 1.1 Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

La Société Transports Val d'Oise

Sophie MOUGARD

**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Valmy – [002/044]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Syndicat mixte d'Etudes et de Réalisations d'Equipements d'Intérêt Général de la vallée de Montmorency (S.I.E.R.E.I.G), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège social est situé 87, boulevard d'Andilly, 95230 Soisy-sous-Montmorency, représenté par son Président, Monsieur Luc STREHAIANO, autorisé à signer la présente par délibération du Comité Syndical en date du

d'une deuxième part,

ET

La Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency (C.A.V.A.M), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, sis 1, rue de l'Egalité, CS 10042, 95233 Soisy-sous-Montmorency Cedex, représentée par son Président, Monsieur Luc STREHAIANO, autorisé à signer la présente par délibération du Comité Syndical en date du

d'une troisième part,

ET

Le Conseil Général du Val d'Oise, dont le siège social est situé Hôtel du Département, 2 avenue du parc, 95032 Cergy-Pontoise Cedex, représentée par son Président, Monsieur Arnaud BAZIN, autorisé à signer la présente par délibération en date du

d'une quatrième part,

ci-après dénommées « Les Collectivités »

ET

Transports du Val d'Oise (TVO), SA au capital de 1 264 018 € inscrite au RCS de Pontoise (n° SIREN B 314 388 950), dont le siège est situé au 1 chemin du Clos Saint Paul, 95210 Saint-Gratien, représentée par délégation par Jean-Michel FENAUT, en sa qualité de Président

d'une cinquième part

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Valmy le 08/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2 le 02/06/2010.

Afin de prendre en compte l'évolution d'offre intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau et apporter des précisions concernant l'indexation des participations des Collectivités, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

L'avenant a pour objet de modifier l'offre en heures creuses de la ligne 016-016-615 reliant la gare d'Enghien au quartier La Chênée à Montmorency. L'ensemble des courses s'arrêtant à Roosevelt est prolongé jusqu'au terminus de La Chênée.

Egalement, afin de permettre la continuité de l'offre de nuit, il est ajouté une course en semaine et trois courses le samedi en soirée.

La date d'application est fixée au 3 septembre 2012.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants », est modifié comme suit :

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagement financier des Parties, est modifié comme suit :

Article 10-1 : Principes Généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	8 074	8 259	8 302	8 314	8 337	8 308

Article 10-2 : Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	5 950	6 058	6 101	6 110	6 129	6 096

Article 10-3 : Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

(Euro € HT constants)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
SIEREG	1 010 693	1 082 187	1 076 519	1 076 405	1 077 016	1 076 900
CAVAM	77 000	77 000	77 000	77 000	77 000	77 000
CG 95	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000

* (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur)

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** modifiée par le présent avenant. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Pour l'année 2012 et à compter de la mise en place de la modification du service de référence, le montant de la participation des Collectivités est calculé selon la règle du prorata temporis.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B.2
- Annexe B.5

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Pour l'Entreprise,
Le Président

Sophie MOUGARD

Pour le SIEREIG
Le Président

Pour le Conseil Général du Val d'Oise
Le Président

Délibération n° 2012/0240

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-France

**AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU VERSAILLES GRAND PARC – LE CHESNAY

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0121 du 9 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc, la Commune du Chenay, les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;
- VU** la délibération n°2009/1063 du 9 décembre 2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule;
- VU** la délibération n°2011/0809 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc, la Commune du Chenay, les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule,
- VU** les délibérations n°2010/0784 du 8 décembre 2010, n°2011/0073 du 9 février 2011 et n°2011/0809 du 5 octobre 2011 approuvant les avenants n°1, n°2 et n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;
- VU** le rapport n° 2012/0240 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Versailles Grand Parc – Le Chesnay joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20120711-2012-0240-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

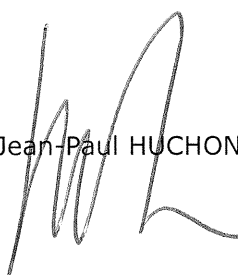
ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule;

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Versailles Grand Parc – Le Chesnay joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale avec la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc, la Commune du Chesnay et les sociétés les Cars Jouquin, KEOLIS Yvelines, KEOLIS SVTU, STAVO, SAVAC et les Cars Hourtoule ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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


Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0240-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012



**AVENANT N°4
au
Contrat de type 2
Versailles Grand Parc-Le Chesnay
002 012**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

- **SVTU**, société par action simplifiée au capital de 680 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 778 151 662, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Directeur Monsieur Alain Richner ;

- **Keolis Yvelines**, société à responsabilité limitée au capital 135 378 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 323 161 554, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Gérant Monsieur Alain Richner ;

- **SAVAC**, société par action simplifiée au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 679 801 605 / SIRET 379 801 605 0016, dont le siège est situé 37 rue de Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric ;

- **Les CARS HOURTOULE** – SAS au capital de 700 000 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 777 344 177 00038, dont le siège social est situé rue Jacques Monod à 78370 PLAISIR – représentée par son Président Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien ;

- **STAVO** – SAS au capital de 38 874.50 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 579 801 234 00017, dont le siège social est situé Allée Maurice Mallet 78370 Plaisir, représentée par son Président Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien ;

- **Les Cars Jouquin**, société par action simplifiée, au capital de 45 720 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 609 704 945 / SIRET 609 704 945 00029, dont le siège est situé 31 rue de Geneviève Aubé à Magny les Hameaux (78114), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Versailles Grand Parc-Le Chesnay le 09/12/2009 et la convention partenariale le 09/02/2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2011 au titre la modification du périmètre et l'intégration des subventions véhicule,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Prévention - Politique de la ville,
- avenant n°3 voté le 05/10/2011 au titre du développement d'offre sur Saint-Cyr-l'Ecole.

Afin de prendre en compte des évolutions d'offre sur le réseau et d'intégrer des articles sur les modalités du Pass' Local, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Les modifications sont les suivantes :

1 – renforcement de la desserte Campus HEC à Jouy-en-Josas

La volonté du renforcement de l'offre pour le campus HEC s'appuie sur :

→ la dynamique du secteur avec :

- le campus HEC qui compte plus de 3 500 étudiants et 900 enseignants,
- le quartier du Val d'Albian sur la commune de Saclay qui est en pleine expansion avec un parc en construction de plus de 200 logements,
- le parc de Diane avec un parc de près de 543 logements.

→ la nécessité d'améliorer la desserte entre le campus HEC et les quartiers de proximité vers la gare de Jouy-en-Josas par une offre plus adaptée et cadencer.

2- desserte de nuit entre Satory et Versailles Chantiers

La desserte de nuit répond à quatre objectifs :

- désenclaver le quartier de Satory après 21h,
- assurer aux habitants de Satory une offre bus en complémentarité avec l'offre ferrée,
- répondre aux besoins des actifs,
- garantir une correspondance avec la ligne de nuit 1.

Le service sera assuré de 21h à 1h du matin, du lundi au dimanche, soit 6 courses aller, 6 courses retour. La fréquence est de 30 à 45 mn.

La date de mise en service est le : 03/09/2012

3- Pass' Local

Il est intégré au contrat les modalités relatives au Pass' Local et au traitement des recettes de vente du celui-ci.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Un article 23-7 est ajouté au contrat

23-7 le Pass' Local

« Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est limitée à la durée du présent contrat.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3.

Lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic), les validations de coupon de circulation local sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif (la facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local...).

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat. »

Article 2. L'article 56 du contrat est modifié comme suit :

Article 56 - Recettes directes au titre du ticket t+

« L'Entreprise peut vendre des tickets t+. Le produit de la vente par l'Entreprise à travers son réseau de vente défini à l'Article 23-1 - du présent contrat constitue ses recettes de vente ticket t+.

En particulier, les recettes de vente du Pass'Local, défini à l'Article 23-7, sont déterminées sur la base du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif et des validations déclarées par l'Entreprise. Ces recettes sont prises en compte dans le calcul de l'intéressement à la vente décrit à l'article 58.

Les recettes obtenues par l'Entreprise après répartition entre entreprises de transport des recettes des ventes de ticket t+ en carnet (plein tarif et demi-tarif) constituent ses recettes directes.

Les recettes directes de l'Entreprise sont calculées à partir du nombre de validations divisé par 0,98 pour tenir compte du stock mort sur le ticket t+. »

Article 3. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 subventions CT2

Article 4. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports

D'Ile-de-France

La Directrice générale

**Pour l'entreprise,
SAVAC**

**Pour l'entreprise,
KEOLIS YVELINES**

**Pour l'entreprise,
KEOLIS SVTU**

**Pour l'entreprise,
STAVO**

**Pour l'entreprise,
Les Cars Hourtoule**

**Pour l'entreprise
Les Cars Jouquin**



**AVENANT n°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
Versailles Grand Parc – Le Chesnay
002 012**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc, dont le siège est situé 7 ter rue de la porte de Buc à Versailles 78000, représentée par Monsieur François de Mazières, Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

La commune du Chesnay, dont le siège est situé au 9 rue Pottier, BP 150 78150 Le Chesnay, représentée par Monsieur Philippe Brillault, maire du Chesnay, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

- **SVTU**, société par action simplifiée au capital de 680 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 778 151 662, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Directeur Monsieur Alain Richner ;

- **Keolis Yvelines**, société à responsabilité limitée au capital 135 378 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 323 161 554, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Gérant Monsieur Alain Richner ;

- **SAVAC**, société par action simplifiée au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 679 801 605 / SIRET 379 801 605 0016, dont le siège est situé 37 rue de Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric ;

- **Les CARS HOURTOULE** – SAS au capital de 700 000 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 777 344 177 00038, dont le siège social est situé rue Jacques Monod à 78370 PLAISIR – représentée par son Président Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien ;

- **STAVO** – SAS au capital de 38 874.50 euros – inscrite au RCS de Versailles sous le n° 579 801 234 00017, dont le siège social est situé Allée Maurice Mallet 78370 Plaisir, représentée par son Président Monsieur BARRAULT Jean-Sébastien ;

- **Les Cars Jouquin**, société par action simplifiée, au capital de 45 720 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro SIREN: 609 704 945 / SIRET 609 704 945 00029, dont le siège est situé 31 rue de Geneviève Aubé à Magny les Hameaux (78114), représentée par son Président, Monsieur BIGOT Géric.

Réseau Versailles Grand Parc – Le Chesnay_012_Avt n°2 CP

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Versailles Grand Parc le 9 février 2011 et le contrat d'exploitation de type 2 le 9 décembre 2009.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 05/10/2011, au titre du développement d'offre sur Saint-Cyr-l'École.

Afin de prendre en compte des évolutions d'offre sur le réseau et d'adapter la rédaction de l'article 10.4 sur les titres locaux, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Les modifications sont les suivantes :

1 – renforcement de la desserte Campus HEC à Jouy-en-Josas

La volonté du renforcement de l'offre pour le campus HEC s'appuie sur :

- la dynamique du secteur avec :
 - le campus HEC qui compte plus de 3 500 étudiants et 900 enseignants,
 - le quartier du Val d'Albian sur la commune de Saclay qui est en pleine expansion avec un parc en construction de plus de 200 logements,
 - le parc de Diane avec un parc de près de 543 logements.
- la nécessité d'améliorer la desserte entre le campus HEC et les quartiers de proximité vers la gare de Jouy-en-Josas par une offre plus adaptée et cadencer.

2- desserte de nuit entre Satory et Versailles Chantiers

La desserte de nuit répond à quatre objectifs :

- désenclaver le quartier de Satory après 21h,
- assurer aux habitants de Satory une offre bus en complémentarité avec l'offre ferrée,
- répondre aux besoins des actifs,
- garantir une correspondance avec la ligne de nuit 1.

Le service sera assuré de 21h à 1h du matin, du lundi au dimanche, soit 6 courses aller, 6 courses retour. La fréquence est de 30 à 45 mn.

La date de mise en service est le : 03/09/2012

3- Titres locaux

Il est procédé à une adaptation de l'article 10.4.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10-1 de la convention, relatif à « L'Engagements Financiers des parties – Principes généraux », est modifié comme suit :

Le coût total du service de référence modifié est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	32 124	32 314	32 383	32 537	32 476

L'article 10.2 de la convention, relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	27 427	27 650	27 640	27 824	27 642

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

L'article 10.3 de la convention, relatif aux « Engagements financiers des Collectivités » est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle dont les montants sont définis ci-dessous :

(k€ constants 2008)	2012	2013	2014	2015	2016
Total des contributions des CL	962	966	968	971	971
dont					
VGP	704	708	710	712	712
Le Chesnay	72	72	72	72	72

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre).

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n-1 ».

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

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Article 2

L'article 10.4 Cas particulier des titres locaux pour les communes de Versailles, Le Chesnay et Rocquencourt est annulé et remplacé

« les communes de Versailles, Le Chesnay, et Rocquencourt mettent en place au 1er janvier 2011 le Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23-7) sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage fixées par les communes de la Communauté d'agglomération de VGP, Le Chesnay et Rocquencourt, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.

Les Collectivités doivent orienter préférentiellement les personnes satisfaisant aux conditions d'attribution de la carte Rubis fixées par le Conseil Général et les assister pour obtenir ce titre.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable dans le périmètre de l'offre de référence. Les collectivités délivrent le Pass'Local par l'intermédiaire de l'Entreprise selon un modèle unique (« Pass'Local – Phébus-Kéolis »).

Les personnes âgées intéressées établissent une demande auprès du CCAS de leur commune de résidence. Les CCAS définissent les critères d'attribution, le prix de la carte, réalisent l'instruction administrative des dossiers et font parvenir aux transporteurs la liste des personnes autorisées. Le titre de transport (carte et coupon) est délivré par le transporteur, qui se charge de l'envoyer par courrier au titulaire.

Compte tenu de la distribution du Pass'Local par les communes de Versailles, Le Chesnay et Rocquencourt, un objectif de recettes de trafic a été déterminé et défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, il correspond à ce qui suit :

Commune	Nombre minimal de Pass'Local à distribuer	Mobilité annuelle estimée par carte	Recettes de trafic attendues
<i>Versailles</i>	1400	43.12	75 460
<i>Le Chesnay</i>	500	43.12	26 950
<i>Rocquencourt</i>	80	43.12	4 312

Le prix du Pass'Local est déterminé par le produit de l'hypothèse de mobilité et du prix du ticket t+ plein tarif en carnet.

Le transporteur établit les factures trimestrielles du Pass'Local aux CCAS sur la base des validations de coupons de circulation locaux et du nombre de titre distribué par les CCAS lorsqu'il y a plusieurs collectivités d'une même réseau qui mettent en œuvre le Pass'Local. Il présente les factures aux CCAS au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre. Ces factures font apparaître par mois et par ligne de bus les éléments tarifaires nécessaires au calcul de la recette du Pass'Local.

Pour un début de validité de titre à compter du 1^{er} janvier 2011, seul le Pass'Local est distribué par les communes de la Communauté d'agglomération de VGP, Le Chesnay et Rocquencourt. »

Les annexes circonstanciées visées sont :

Réseau Versailles Grand Parc – Le Chesnay_012_Avt n°2 CP

- B2 Service de référence

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 9 exemplaires, le

Pour le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

La Directrice générale

Sophie MOUGARD

Pour la collectivité,
Versailles Grand Parc

Pour la collectivité,
Le Chesnay

Pour l'entreprise,
SAVAC

Pour l'entreprise,
KEOLIS YVELINES

Pour l'entreprise,
KEOLIS SVTU

Pour l'entreprise,
STAVO

Pour l'entreprise,
Les Cars Hourtoule

Pour l'entreprise
Les Cars Jouquin

Délibération n° 2012/0241

Séance du 11 juillet 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Vexin

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0758 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEOBUS, TIMBUS et Veolia Transport Ecquevilly ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEOBUS, TIMBUS et Veolia Transport Ecquevilly ;
- VU** le rapport n° 2012/0241 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 5 juillet 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau du Vexin joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés CEOBUS, TIMBUS et Veolia Transport Ecquevilly.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0241-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

**AVENANT N°1
au
CONTRAT DE TYPE II
VEXIN – 002 025**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 11 juillet 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Veolia, société anonyme au capital de 293 072 240 €, inscrite au RCS de Nanterre 383 607 090 00024, dont le siège est situé Parc des fontaines, 169 avenue Georges Clemenceau 92735 Nanterre cedex, représentée par son Président, Monsieur Bernard BOUVROT

CEOBUS, SAS au capital de 4 840 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 438 352 007, dont le siège est situé 35, rue des Fossettes 95 650 GENICOURT, représentée par sa Directrice, par Monsieur Daniel MAISON,

TIMBUS, SAS au capital de 40 000 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro B 432 243 921, dont le siège est situé ZA de la Demi Lune – 07, rue des Frères Montgolfier 95420 MAGNY EN VEXIN, représentée par Monsieur Daniel MAISON,

Il est à noter que les lignes 011 195 022, 011 195 023, 011 195 024, 011 195 025 sont exploitées en pool avec les entreprises LACROIX Val de Seine et CEOBUS. L'entreprise Véolia Transport, signataire du présent contrat en sa qualité de leader de pool, représente les entreprises LACROIX Val de Seine et CEOBUS.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau du Vexin le 08/12/2010 et la convention partenariale

Le Conseil a ensuite validé l'avenant suivant au contrat :

- Avenant G1 voté le 06/07/2011

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Suite à la mise en œuvre de la procédure rentrée scolaire, Ceobus a renforcé l'offre de la ligne 95-08 afin de faire face à la surcharge de la ligne 95-08 en période scolaire.

Leur date de mise en service est le : 01/01/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Délibération n° 2012/0196

Séance du 11 juillet 2012

**TRAMWAY ANTONY- CLAMART - MARCHES DE PRESTATIONS
INTELLECTUELLES - CONVENTION DE GROUPEMENT DE
COMMANDES - ELECTION DU REPRESENTANT DU STIF A LA
CAO DU GROUPEMENT - APPROBATION - AUTORISATION DE
SIGNATURE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** les délibérations n°61-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 novembre 2009 et n°09.181 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France - Département des Hauts-de-Seine ;
- VU** la délibération n°2011/0627 du Conseil du STIF relative à la convention de maîtrise d'ouvrage et à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour le projet d'insertion d'un transport en commun de type tramway entre Antony (La Croix de Berny) et Clamart (Place du Garde), en date du 6 juillet 2011 ;
- VU** Le Code des Marchés Publics et notamment son Article 8 ;
- VU** le rapport n° 2012/0196 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention constitutive du groupement de commande entre le STIF et le Département des Hauts-de-Seine ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention ;

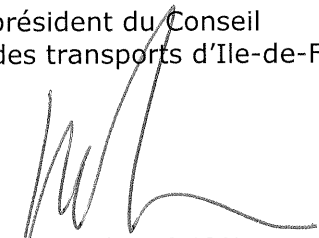
ARTICLE 3 : d'élire parmi les membres ayant voix délibératives de la Commission d'Appel d'Offres du STIF, Ghislaine Senée comme représentant titulaire à la Commission d'Appel d'Offres du Groupement ;

ARTICLE 4 : d'élire parmi les membres ayant voix délibératives de la Commission d'Appel d'Offres du STIF, Hicham Affane comme représentant suppléant à la Commission d'Appel d'Offres du Groupement ;

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20120711-2012-0196-DE Date de télétransmission : 12/07/2012 Date de réception préfecture : 12/07/2012
--

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0196-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

TRAMWAY ANTONY (CROIX-DE-BERNY) – CLAMART (PLACE DU GARDE)

Convention constitutive du groupement de commandes pour la passation de marchés de prestations intellectuelles nécessitant une forte coordination jusqu'à la mise en service du tramway Antony (Croix-de-Berny) – Clamart (Place du Garde)

Convention conclue entre :

Le Département des Hauts-de-Seine, représenté par son Président en vertu d'une délibération de la Commission permanente du 9 juillet 2012, (rapport n°74461 CP)

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, représenté par sa Directrice générale en vertu d'une délibération du Conseil du STIF en date du 11 juillet 2012.

Préambule

Inscrit au Contrat Particulier Région-Département 2009-2013 parmi les opérations de maillage du réseau de transports collectifs, le projet tramway Antony (Croix-de-Berny) – Clamart (Place du Garde) a fait l'objet d'une part d'une « convention de financement des études relative à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et du dossier de concertation préalable associé, du Schéma de principe (SDP) et du dossier d'enquête publique associé » le 16 décembre 2011, signée par le Département des Hauts-de-Seine, la Région d'Ile de France et le STIF, et d'autre part, d'une « convention de maîtrise d'ouvrage » signée le 16 décembre 2011 par le STIF et le Département des Hauts-de-Seine.

La convention de maîtrise d'ouvrage de ce projet répartit la maîtrise d'ouvrage de la façon suivante :

- Le Département des Hauts-de-Seine assure la maîtrise d'ouvrage de l'insertion urbaine, il réalise les études et les travaux jusqu'à la mise en service.
- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France assure la maîtrise d'ouvrage du système de transport, il réalise les études et les travaux jusqu'à la mise en service. Le système de transport comprend notamment la plateforme tramway (GLO - Gabarit Limite d'Obstacle, stations, système d'exploitation...), les locaux techniques, et le site de maintenance et de remisage).

Le Département assure, en sus, la coordination de la maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'exception du pilotage et de la coordination des dossiers de sécurité et de la communication de l'opération jusqu'à la déclaration d'utilité publique, relevant du STIF.

La mise en service prévisionnelle de l'opération est envisagée pour 2021.

Il est donc convenu ce qui suit :

Article 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les modalités relatives à la mise en place d'un groupement de commandes entre le STIF et le Département des Hauts-de-Seine afin de conclure tous marchés communs de prestations intellectuelles nécessaires à la réalisation du tramway Antony (Croix-de-Berny) – Clamart (Place du Garde).

Elle définit par ailleurs l'organisation des actions nécessaires à la sélection des prestataires, ainsi que les modalités de participation financières de chacun des membres du groupement.

Le groupement de commandes est organisé conformément aux dispositions de l'article 8 - I à - VII du code des marchés publics dans sa rédaction issue du décret n°2006-975 du 1^{er} août 2006 modifié.

La mise en place du groupement de commande répond à un objectif commun d'une coordination entre les deux maîtres d'ouvrage. En effet, le groupement de commandes a pour finalité de sélectionner le(s) prestataire(s) commun(s) aux maîtres d'ouvrage pour les marchés de prestations intellectuelles, accords cadres ou assimilés nécessitant une coordination particulière pour la bonne réalisation de l'opération. Il s'agit notamment de la maîtrise d'œuvre et de la mission de Coordination de la Sécurité et de la Prévention de la Santé et ce, jusqu'à la mise en service de l'opération Tramway Antony-Clamart. Le groupement de commande pourra être élargi à d'autres marchés de prestations intellectuelles.

Pour chacun des marchés, un prestataire unique sera retenu.

Article 2 – Membres du groupement

Le groupement de commandes est constitué des maîtres d'ouvrage désignés pour le projet de tramway, soit :

- le Département des Hauts-de-Seine, ci après dénommé CG92, représenté par :
DEVEDJIAN Patrick
2/16 boulevard Soufflot, 92000 NANTERRE
- le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, ci après dénommé STIF, représenté par :
MOUGARD Sophie
39 bis - 41 rue de Châteaudun, 75009 PARIS

Le Département des Hauts-de-Seine est informé du fait que le STIF délègue sa maîtrise d'ouvrage et en confie l'exercice à un mandataire, conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Pendant toute la durée de la convention, le STIF sera représenté par ledit mandataire, lequel est habilité à agir au nom et pour le compte du STIF. Dès sa désignation, il sera donc l'interlocuteur privilégié du CG92.

Article 3 – Caractéristiques du groupement de commandes

Le groupement de commandes a pour finalité de sélectionner le(s) prestataire(s) commun(s) aux maîtres d'ouvrage pour les marchés de prestations intellectuelles, accords cadres ou assimilés nécessitant une coordination particulière pour la bonne réalisation de l'opération. Chacun des membres conclut, selon les besoins respectifs, le(s) marché(s) qui lui est (sont) propre(s).

Les marchés de prestations intellectuelles seront déterminés d'un commun accord entre les membres du groupement à l'occasion notamment du Comité de coordination visé à l'article 7 de la présente convention, et lors de la survenance du besoin.

Le groupement de commandes ne revêt pas un caractère exclusif. Les membres du groupement peuvent organiser, selon leurs propres modalités et en dehors du groupement de commandes, les consultations en vue de la conclusion du(es) marché(s) ne nécessitant pas une coordination particulière pour la bonne réalisation de l'opération.

Article 4 – Coordonnateur du groupement

4.1. Désignation du coordonnateur

Le Département des Hauts-de-Seine est désigné d'un commun accord comme étant le coordonnateur du groupement.

Les missions du coordonnateur s'exercent pendant toute la durée de la présente convention.

4.2. Missions du coordonnateur et articulation avec les membres du groupement

4.2.1 Missions du coordonnateur

Le Département des Hauts-de-Seine, coordonnateur, est chargé de procéder, dans le respect des règles prévues par le code précité, à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection des cocontractants.

Il a pour mission de :

1. élaborer les pièces administratives dans le respect des dispositions du code des marchés publics ;
2. organiser, dans le respect des dispositions du code des marchés publics, l'ensemble des opérations de sélection des cocontractants : rédaction et envoi des avis d'appel public à la concurrence, mise en ligne des Dossier de Consultation des Entreprises, , organisation matérielle de la commission d'appel d'offres (convocation, tenue des séances) ;
3. aviser les candidats non retenus conformément aux dispositions de l'article 80-I-1 du code des marchés publics.
4. transmettre aux membres du groupement les documents nécessaires à la conclusion des marchés et à leur envoi au contrôle de légalité (offres retenue, procès verbal des CAO, procès verbal d'ouverture des plis, rapport d'analyse des candidatures et des offres...) ;
5. transmettre aux membres du groupement les documents nécessaires à l'exécution des marchés ;
6. procéder à la rédaction et à l'envoi de l'avis d'attribution.

4.2.2. Coordination avec les membres du groupement de commandes

Pour la réalisation des missions suivantes, le coordonnateur doit favoriser les échanges entre les membres du groupement et veiller à la prise en compte des impératifs de chacun de ses membres :

7. définir et recenser les besoins ;
8. arrêter le mode de consultation et de dévolution idoines des marchés conformément aux dispositions du code des marchés publics ;
9. définir les critères de sélection des candidatures et de jugement des offres conformément aux dispositions du code des marchés publics ;
10. organiser une commission d'ouverture des plis commune aux deux membres ;
11. organiser une analyse des candidatures et des offres ;
12. procéder à d'éventuelles mise(s) au point des marchés ;
13. rédiger le rapport d'analyse des candidatures et des offres du(es) marché(s) à soumettre à la commission d'appel d'offres ;

4.3 Responsabilités du coordonnateur

Le coordonnateur est responsable à l'égard des membres du groupement de la gestion du groupement de commandes et de la bonne exécution des missions énumérées ci-dessus.

Il fera son affaire du règlement des litiges opposant le groupement à tout requérant avant la notification de chacun des marchés. A cet effet, il est habilité à représenter en justice le groupement.

Dans le cas de réclamations du titulaire envers les membres du groupement, le coordonnateur est en charge de la vérification du respect des périmètres lors du traitement amiable afin de s'assurer du non recouvrement des périmètres de réclamation.

Article 5 – Obligations des membres du groupement

Chaque maître d'ouvrage exécutera chacun des marchés pour la part correspondant à ses besoins.

Chaque membre du groupement s'engage à :

- Désigner les représentants experts qui feront partie du comité de coordination du groupement de commandes ;
- Participer aux réunions du comité de coordination du groupement de commandes ;
- Avant le lancement de la procédure, transmettre un état de ses besoins quantitatifs qu'il revient au coordonnateur d'intégrer aux cahiers des charges dans les délais fixés par le comité ;
- Elaborer les pièces et cahiers des charges techniques conformément aux dispositions du code des marchés publics ;
- Réaliser l'analyse des offres s'agissant de la partie du besoin relative à chaque membre ;
- Elaborer en commun le rapport d'analyse des candidatures et des offres ;
- Indiquer à l'autre membre du groupement la personne habilitée à siéger à la commission d'appel d'offres du groupement ;
- Participer aux réunions d'ouverture des plis et à la commission d'appel d'offres du groupement ;
- Rédiger le rapport de présentation des marchés conformément à l'article 79 du code des marchés publics ;
- Signer chacun des marchés, chaque membre selon ses besoins ;
- Transmettre les pièces des marchés au contrôle de légalité pour chacun des deux membres ;
- Notifier chacun des marchés au(x) titulaire(s) ;
- Utiliser exclusivement les marchés passés dans le cadre du groupement de commandes sous réserve des dispositions de l'article 3 de la présente convention ;
- Procéder au paiement du(es) titulaire(s) agissant sur le périmètre respectif de maîtrise d'ouvrage, chacun selon les modalités qui lui sont propres ;
- Procéder à l'ensemble des actes liés à l'exécution du(es) marché(s) pour lequel chacun est engagé (avenants, reconduction, prolongation de délais, prix nouveaux, traitement des réclamations).

Article 6 – Commission d'appel d'offres du groupement

La Commission d'appel d'offres a une compétence décisionnelle et fonctionne selon les règles des articles 22, 23 et 25 du code des marchés publics.

La commission mise en place pour ce groupement de commande est composée d'un représentant de la Commission d'appel d'offres de chaque membre du groupement soumis au code des marchés publics élu parmi ses membres ayant voix délibérative. Chaque membre de la commission a voix délibérative.

Pour chaque membre titulaire est prévu un suppléant.

Elle est présidée par le représentant de la Commission d'appel d'offres du Département des Hauts-de-Seine, coordonnateur.

Un représentant de la Direction Départementale Interministérielle de la Protection des Populations (DDIPP) et le comptable public du coordonnateur du groupement peuvent participer, s'ils y sont invités, avec voix consultative, aux réunions de la commission d'appel d'offres du groupement.

Article 7 – Comité de coordination du groupement de commandes :

Le comité est constitué d'au moins deux représentants techniques par membre du groupement, et d'un coordonnateur technique (soit le chef de projet tramway, soit le directeur de projet de la DIT) issu des services du Département des Hauts-de-Seine.

Le rôle du comité est de :

- déterminer les marchés de prestations intellectuelles nécessitant une forte coordination jusqu'à la mise en service du tramway ;
- déterminer l'objet des marchés, accords cadres ou assimilés ;
- décider de la procédure de publicité et de mise en concurrence, la plus adaptée au besoin ;
- établir les pièces du dossier de consultation des entreprises,
- établir le rapport d'analyse des candidatures et des offres présenté à la commission d'appel d'offres.

En fonction de l'ordre du jour de la réunion du comité, une ou plusieurs personnes supplémentaires pourront être présentes et contribuer aux échanges, sous réserves que ces personnes aient été invitées par l'un des membres du groupement, et qu'elles aient des compétences dans les matières à l'ordre du jour.

Article 8 – Durée de la convention

La présente convention prendra effet à la date de sa notification par le Département des Hauts-de-Seine au Syndicat des Transports d'Ile-de-France, par courrier recommandé avec accusé de réception.

Elle prend fin lors de la clôture du dernier marché passé, par les maîtres d'ouvrage, au titre du groupement de commandes et au plus tard lors de la clôture de l'opération.

La durée de la convention tient compte, par ailleurs, du planning prévisionnel (et actualisé) de l'opération qui prévoit une date de mise en service en 2021.

Article 9– Modalités de retrait du groupement

Les membres peuvent se retirer du groupement. Le retrait est constaté par une délibération de l'assemblée délibérante ou par une décision de l'instance autorisée du membre concerné. La délibération ou la décision est notifiée au coordonnateur. Si le retrait intervient en cours de passation ou d'exécution du marché, le retrait ne prend effet qu'à l'expiration du marché concerné.

Article 10 – Litiges

Les litiges susceptibles de naître entre les membres du groupement de commandes, à l'occasion de la présente convention, pourront faire l'objet, sans que cela présente un caractère obligatoire, d'une procédure de négociation amiable préalable à une procédure contentieuse.

Autant que de besoin, les membres du groupement feront appel à une mission de conciliation du Tribunal administratif dans le cadre des dispositions de l'article L. 211-4 du code de justice administrative.

Ces litiges seront portés devant le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

S'agissant des litiges opposant le groupement à tout requérant avant la notification de chacun des marchés, seul le coordonnateur sera habilité à agir en justice.

Il en informe obligatoirement l'autre membre du groupement, lequel peut être sollicité pour la communication de pièces. Il communique les mémoires contentieux à l'autre membre du groupement et sollicite son avis sur la stratégie juridique à adopter.

S'agissant des litiges opposant des membres du groupement à leurs cocontractants, chaque membre du groupement sera habilité à agir en justice, la présente convention ne produisant plus d'effet sur ce point.

Article 11 – Dispositions financières

Le coordonnateur ne percevra aucune rémunération par l'exercice de ses fonctions.

Cependant, les frais matériels occasionnés par le fonctionnement du groupement (reprographie, frais de publicité liés à la passation des marchés, frais liés aux procédures précontentieuse et contentieuse) sont supportés entre les membres sur la base du montant des dépenses réalisées pour chacun d'entre eux.

Ces frais sont avancés par le coordonnateur et imputés aux membres du groupement au titre des dépenses communes.

Ces frais devront être justifiés par la présentation des copies des factures.

Fait en 2 exemplaires originaux.

**Pour le Département des Hauts
-de-Seine, coordonnateur :**
(cachet et signature obligatoires)

Pour le Syndicat des Transports d'Ile-de-France :
(cachet et signature obligatoires)

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0197

Séance du 11 juillet 2012

Avenant au Marché 2011-33

**Circuits spéciaux scolaires
dans le département
des Yvelines (78)**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le marché n° 2011-33 notifié à la société LES CARS HOURTOULE ;
- VU** le code des marchés publics et notamment son article 20 ;
- VU** le rapport n° 2012/0197 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'avenant n°1 au marché n° 2011-33 passé avec les Cars Hourtoule ;

ARTICLE 2 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0197-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0198

Séance du 11 juillet 2012

MARCHE 2012-08

**TRAMWAY T7
DE VILLEJUIF A ATHIS-MONS (JUVISY-SUR-ORGE)
RACCORDEMENTS DE VOIRIE AUTOUR DU TERMINUS
PROVISoire D'ATHIS-MONS/CREATION DE LA GARE
ROUTIERE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 10, 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 21 juin 2012 attribuant les marchés « n°2012-08 – lot 1 » à la société JEAN LEFEBVRE ; « n°2012-08 – lot 2 » au groupement CEGELEC/SDEL ; et « n°2012-08 – lot 3 » à la société PRETTRE ESPACES VERTS ;
- VU** le rapport n° 2012/0198 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché « n°2012-08 – lot 1 » avec la société JEAN LEFEBVRE pour un montant de 5 783 215,22 € HT, soit 6 916 725.38 € TTC ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché « n°2012-08 – lot 1 » est conclu pour une durée de quatorze mois et demi (14,5 mois) à compter de sa notification ;

ARTICLE 3 : Autorise la directrice générale à signer le marché « n°2012-08 – lot 2 » avec le groupement CEGELEC/SDEL pour un montant de 798 350,60 € HT, soit 954 827.32€ TTC ;

ARTICLE 4 : Précise que la société CEGELEC est mandataire de ce groupement ;

ARTICLE 5 : Précise que ce marché « n°2012-08 – lot 2 » est conclu pour une durée de treize mois et demi (13,5 mois) à compter de sa notification ;

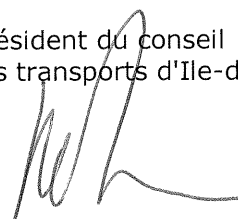
Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0198-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

ARTICLE 6 : Autorise la directrice générale à signer le marché « n°2012-08 – lot 3 » avec la société PRETTRE ESPACES VERTS pour un montant de 330 755,09 € HT, soit 395 583.09€ TTC ;

ARTICLE 7 : Précise que ce marché « n°2012-08 – lot 3 » est conclu pour une durée de dix-huit mois (18 mois) à compter de sa notification (hors délai de garantie de reprise des végétaux et de parachèvement) ;

ARTICLE 8 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0198-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0199

Séance du 11 juillet 2012

Marché 2012-17

**REALISATION DE 4 ENQUETES DE PERCEPTION DE LA QUALITE
DE SERVICE DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN 2012-2015**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 21 juin 2012 attribuant le marché n°2012-17 à la société MV2 ;
- VU** le rapport n° 2012/0199 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché n° 2012-17 avec la société MV2 ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée de ce marché est de 3 ans et 6 mois à compter de la date de notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0199-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0200

Séance du 11 juillet 2012

Marché 2012-23

Études de système de transport et d'insertion urbaine, élaboration des dossiers de schéma de principe, d'enquête publique et de définition de sécurité

Tramway Paris – Orly ville

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 21 juin 2012 attribuant le marché n°2012-23 au groupement « Ingerop – Richez_Associés » ;
- VU** le rapport n° 2012/0200 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché n° 2012-23 avec le groupement « Ingerop – Richez_Associés ».

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est conclu pour une durée de 36 mois à compter de la date de notification au titulaire.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0200-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0201

Séance du 11 juillet 2012

Marché 2012-25

**INFOGERANCE DES SYSTEMES D'INFORMATIONS
DU STIF**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 21 juin 2012 attribuant le marché n°2012-17 à la société INTEGRA pour le lot 1 et à la société PROSODIE pour le lot 2 ;
- VU** le rapport n° 2012/0201 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché n° 2012-25 avec la société INTEGRA pour le lot 1 et à la société PROSODIE pour le lot 2 ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 3 : Précise que la durée de ce marché est de 24 mois à compter de sa date de notification. Le marché peut être reconduit deux fois pour une durée de 12 mois.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0201-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0202

Séance du 11 juillet 2012

**Marché 2012-28
OPERATION TRAMWAY Antony - Clamart
Mandat de maîtrise d'ouvrage**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles, 33 et 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 21 juin 2012 attribuant le marché n°2012-28 au groupement Transamo / Algoë ;
- VU** le rapport n° 2012/0202 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché n°2012-28 « *Mandat de maîtrise d'ouvrage – Tramway Antony (Croix de Berny) – Clamart (Place du Garde)* » avec le groupement Transamo / Algoë.

ARTICLE 2 : Précise que la société TRANSAMO est mandataire de ce groupement ;

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est conclu pour un montant global et forfaitaire de 4 761 446 € H.T., soit 5 694 689 € T.T.C ;

ARTICLE 4 : Précise que ce marché est conclu pour une durée globale allant de sa notification au mandataire jusqu'à la date d'achèvement de l'ensemble des missions confiées au mandataire, c'est-à-dire jusqu'à la fin de la réalisation de la phase n°4 « Réalisation » (REA) couvrant les délais garanties de parfait achèvement des ouvrages et la reprise des désordres couverts par cette garantie.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul Héron
Président du conseil
Reception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0202-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0203

Séance du 11 juillet 2012

MARCHE 2012-36

**Débranchement du tram-train T4
Jusqu'à Clichy-sous-Bois - Montfermeil
Mandat de maîtrise d'ouvrage**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles, 33 et 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 21 juin 2012 attribuant le marché n°2012-36 à la société Systra ;
- VU** le rapport n° 2012/0203 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-36 « Mandat de maîtrise d'ouvrage – débranchement du tram-train T4 » avec la société Systra.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est attribué pour un forfait de rémunération de 3 345 315 € HT, soit 4 000 997 € TTC.

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est conclu pour une durée allant de sa notification au mandataire jusqu'à la date d'achèvement de l'ensemble des missions confiées au mandataire, c'est-à-dire jusqu'au terme des travaux et mise en service compris dans l'étape « Réalisation » (REA), laquelle couvre également la reprise éventuelle des désordres couverts par les garanties de parfait achèvement, soit une durée globale prévisionnelle de 6 ans.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON
Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0203-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Délibération n° 2012/0204

Séance du 11 juillet 2012

Marché 2011-104

**Gestion et attribution de la Tarification Solidarité Transport
pour les personnes en situation de précarité**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics notamment ses articles 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 mars 2012 attribuant le marché au groupement Atos-B2S-Pitney Bowes ;
- VU** le rapport n° 2012/0204 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché 2011-104 avec le groupement Atos-B2S-Pitney Bowes. Le mandataire est la société Atos.

ARTICLE 2 : Précise que la durée du marché est de 55 mois.

ARTICLE 3 : Précise que le montant estimatif du marché est d'environ 19 millions d'euros TTC en application du cadre estimatif.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul Huguenon
Approuvé et réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0204-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0205

Séance du 11 juillet 2012

Marché 2012-50

Conception et mise en place de la 3^{ème} version du modèle Antonin

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 21 juin 2012 attribuant le marché n°2012-50 à la société Significance ;
- VU** le rapport n° 2012/0205 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché n° 2012-50 avec la société Significance ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée de ce marché est de 24 mois à compter de la date de notification au titulaire ;

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0205-DE
Date de télétransmission : 12/07/2012
Date de réception préfecture : 12/07/2012

Délibération n° 2012/0206

Séance du 11 juillet 2012

Dossier Objectifs et de Caractéristiques Principales

Modalités de la Concertation

Tramway Antony (La Croix de Berny) – Clamart (place du Garde)

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L.121-8 et suivants et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** les délibérations n°61-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 novembre 2009 et n°09.181 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France - Département des Hauts-de-Seine ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n°09.191 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 23 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0627 du Conseil du STIF relative à la convention de maîtrise d'ouvrage et à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour le projet d'insertion d'un transport en commun de type tramway entre Antony (La Croix de Berny) et Clamart (Place du Garde), en date du 6 juillet 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil municipal d'Antony du 24 mai 2012; la délibération du Conseil municipal de Clamart du 27 juin 2012 ; la délibération du Conseil municipal de Châtenay-Malabry du 28 juin 2012 ; la délibération du Conseil municipal du Plessis-Robinson du 28 juin 2012 ;
- VU** le rapport n°2012/0206 ;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 9 juillet 2012 et de la Commission de la Démocratisation du 5 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20120711-2012-0206-DE Date de télétransmission : 13/07/2012 Date de réception préfecture : 13/07/2012
--

Article 1 : d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du Tramway Antony (La Croix de Berny) – Clamart (Place du Garde).

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- Développer l'offre de transport en commun avec un mode de déplacement performant et durable qui renforcera les liaisons de banlieue à banlieue et le rabattement vers le réseau structurant existant (RER B et TVM);
- Accompagner les projets de développement du territoire;
- Offrir un service de grande qualité aux usagers, grâce à un mode de transport rapide, fréquent, fiable et confortable;
- Améliorer le cadre de vie par la requalification des espaces publics le long du tramway.

Article 2 : d'autoriser la directrice générale à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) sur la base du dossier de saisine.

Article 3 : en cas de décision de la CNDP d'organiser un débat public, les études et les procédures nécessaires au débat seront poursuivies sur la base des orientations définies dans le DOCP.

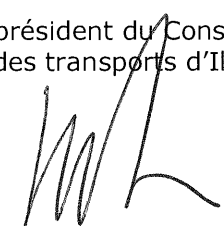
Article 4 : d'organiser une concertation dans les termes prévus par le code de l'environnement si la CNDP décide de ne pas organiser de débat public. Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, comprendront notamment :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation,
- **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques,
- **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public,
- **Des réunions publiques d'information et d'échange** dans chacune des communes traversées par le projet, soit quatre réunions publiques ouvertes à tous.

Article 5 : d'autoriser la directrice générale à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet.

Article 6 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation.

Le président du Conseil
Du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0206-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

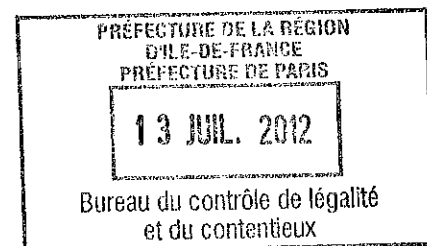
Délibération n° 2012/0207

Séance du 11 juillet 2012

SCHEMA DE PRINCIPE

CONVENTION DE FINANCEMENT AVANT PROJET

**TRAMWAY T7 VILLEJUIF-JUVISY
PROLONGEMENT DU T7 - JUVISY ATHIS-MONS**



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

- VU** le code des transports,
- VU** le code de l'environnement (articles L123-1 et suivants) et le code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants),
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000,
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France nommé Plan Espoirs Banlieue signé le 13 octobre 2008,
- VU** la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,
- VU** le Contrat Particulier entre la Région Ile-de-France et le Département de l'Essonne, approuvé par délibération de l'assemblée régionale le 17 avril 2008 et par délibération de l'assemblée départementale le 23 juin 2008
- VU** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du tramway T7 Athis-Mons Juvisy-sur-Orge, approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2006/1169 du 13 décembre 2006,
- VU** la concertation et orientations pour le dossier d'enquête publique, approuvé par décision du Conseil du STIF n° 2010/0114 du 17 février 2010,
- VU** la Convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée le 26 septembre 2011,
- VU** la délibération n°2011/0631 du conseil du STIF du 6 juillet 2011 définissant le contenu des Schémas de Principes,
- VU** le rapport n° 2012/0207,
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 9 juillet 2012,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le Schéma de principe relatif au projet du tramway T7 Athis-Mons Juvisy avec un coût d'objectif pour les infrastructures de 198 M€ et 33,5 M€ pour le matériel roulant aux conditions économiques de juin 2011.

ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement des études avant projet et premières acquisitions foncières entre l'Etat, la Région d'Ile-de-France, le Département de l'Essonne et le STIF, pour un montant de 13 M€ courants, répartis entre les trois financeurs comme suit :

Etat : 25,50%

RIF : 59,50%,

CG91 : 15,0%

ARTICLE 3 : d'autoriser la Directrice générale du STIF à prendre tout acte permettant de concrétiser l'opération.

ARTICLE 4 : de charger la Directrice Générale du STIF de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France; et est autorisée à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/0208

Séance du 11 juillet 2012

**TCSP SENART-MELUN
(T ZEN 2)**

BILAN DE LA CONCERTATION

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

- VU** le Code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Île-de-France adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 25 septembre 2008 ;
- VU** le Contrat Particulier Région-Département 2007-2013, approuvé en assemblée départementale de Seine-et-Marne le 22 février 2008 et par le Conseil Régional d'Île-de-France le 17 avril 2008 ;
- VU** l'avenant au Contrat Particulier Région-Département 2007-2013 approuvé en assemblée départementale de Seine-et-Marne le 29 juin 2012 et au Conseil Régional d'Île-de-France le 28 juin 2012 ;
- VU** la délibération n°2007/0955 du 12 décembre 2007 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet et les modalités de la concertation;
- VU** le rapport n° 2012/0208 ;
- VU** l'avis de la Commission de la Démocratisation du 5 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation relative au projet de T Zen 2 Sénart-Melun, qui s'est déroulée du 14 avril au 15 mai 2009.

ARTICLE 2 : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements de la concertation, et d'inviter Conseil général de Seine-et-Marne à l'élaboration du schéma de principe et de l'ensemble des dossiers administratifs afférents, sur la base des principes suivants :

- Un tracé en site propre de 17 km environ entre la gare de Melun et le Carré Sénart ;
- Un temps de parcours entre les deux terminus estimé à 50 min ;
- Une amplitude horaire du service allant de 5h00 à 00h00.

ARTICLE 3 : d'autoriser la Directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 4 : la Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France, et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0208-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

Délibération n° 2012/0209

Séance du 11 juillet 2012

T ZEN 2 SENART-MELUN

**SCHEMA DE PRINCIPE
DESIGNATION DU MAITRE D'OUVRAGE
CONVENTION DE FINANCEMENT AVANT PROJET**

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

- VU** le Code des transports (partie législative) ;
- VU** Le Code de l'environnement (articles L 123-1 et suivants) et le code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Île-de-France adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 25 septembre 2008 ;
- VU** le Contrat Particulier Région-Département 2007-2013, approuvé en assemblée départementale de Seine-et-Marne le 22 février 2008 et par le Conseil Régional d'Île-de-France le 17 avril 2008 ;
- VU** l'avenant au Contrat Particulier Région-Département 2007-2013 approuvé en assemblée départementale de Seine-et-Marne le 29 juin 2012 et au Conseil Régional d' Ile-de-France le 28 juin 2012 ;
- VU** la délibération n°2007/0955 du 12 décembre 2007 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet et les modalités de la concertation;
- VU** la délibération n°2012/0208 du 11 juillet 2012 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France approuvant le bilan de la concertation ;
- VU** le rapport n° 2012/0209 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 9 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le Conseil général de Seine-et-Marne est désigné maître d'ouvrage de l'opération T Zen 2.

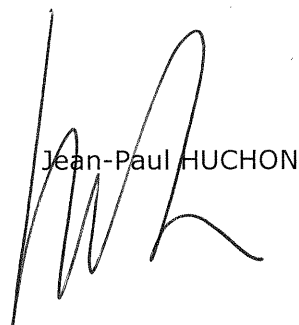
ARTICLE 2 : Le schéma de principe relatif au projet de T Zen 2 entre Sénart et Melun est approuvé avec un coût objectif hors matériel roulant de 163,1 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2011.

ARTICLE 3 : La convention de financement relative aux études avant projet entre la Région Île-de-France, le Département de Seine-et-Marne et le STIF pour un montant de 2,55 M€ courants est approuvée.

ARTICLE 4 : La Directrice générale du STIF est autorisée à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant de concrétiser l'opération.

ARTICLE 5 : La Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France, et est autorisée à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-209-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

Délibération n°2012/0210

Séance du 11 juillet 2012

**Projet de la désaturation de la ligne 13
par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen**

**DECLARATION DE PROJET
au titre de l'article L.126-1 du code de l'environnement**

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

- VU** le code des transports (partie législative), et notamment les articles L. 1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2007-2013 d'Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** le contrat particulier signé le 26 novembre 2009 entre la Région Ile-de-France et la Ville de Paris ;
- VU** le contrat particulier signé le 11 mai 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général de Seine-Saint-Denis ;
- VU** le contrat particulier signé le 19 juin 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général des Hauts-de-Seine ;
- VU** la décision n°2011/0773 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 5 octobre 2011, approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique relatifs au projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;
- VU** la décision du Conseil d'administration de la RATP, prise dans sa séance du 14 octobre 2011, approuvant le schéma de principe relatif au projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;
- VU** le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, et les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Paris, Clichy-la-Garenne, Saint-Ouen et du POS de Saint-Denis ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0210-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

- VU** l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), autorité environnementale pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la RATP, établissement public de l'Etat, adopté lors de la séance du 23 novembre 2011 ;
- VU** l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), autorité environnementale pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage du STIF, en date du 1^{er} décembre 2011 ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n°2011-3237 du 16 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- VU** les rapports et conclusions favorables de la commission d'enquête en date du 26 mars 2012, portés à la connaissance du STIF en date du 19 avril 2012 ;
- VU** le rapport n°2012/0210 ;
- VU** les avis de la Commission de la Démocratisation du 5 juillet 2012 et de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 9 juillet 2012 ;

Considérant les éléments suivants :

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du 16 janvier au 17 février 2012 inclus, à Paris (8^{ème}, 9^{ème} et 17^{ème} arrondissements), Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine), Saint-Ouen et Saint-Denis (Seine Saint-Denis) ;

Considérant que le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, tel que défini par le Schéma de principe et le dossier d'enquête publique, consistera en :

- la création d'un tunnel de 5,8 km ;
- la création de 4 nouvelles stations : Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy-Saint-Ouen RER et Mairie de Saint-Ouen ;
- l'adaptation de la station Saint-Lazare ;
- la création d'un site de maintenance et de remisage (SMR) et de sa voie d'accès ;
- la création de plusieurs ouvrages de service nécessaires à l'exploitation de la ligne ;

Considérant que selon l'article L. 1241-1 et suivants du Code des transports, le STIF et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage du projet ;

Considérant que le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen répond aux objectifs généraux suivants :

- désaturer durablement la ligne 13, c'est-à-dire parvenir à une décharge efficace du tronçon commun et de chacune de ses deux branches en proposant des correspondances faciles et rapides avec la ligne 13 ;
- mieux desservir les secteurs en développement par la création d'une offre de transport performante et moderne afin d'assurer une part dominante à l'accès en transports collectifs aux secteurs du 17^{ème} arrondissement de Paris (secteur Clichy-Batignolles), Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine) et Saint-Ouen (Seine Saint-Denis) qui sont en cours de densification urbaine ;
- renforcer le maillage des transports collectifs régionaux en assurant notamment la correspondance avec la ligne C du RER (branche de Pontoise, Val-d'Oise) ;

Considérant qu'à ces objectifs s'ajoute l'exigence de proposer des solutions répondant au double objectif de délais de mise en service du projet, compte-tenu notamment de l'urgence à désaturer la ligne 13, et d'optimisation des coûts du projet ; .

Considérant que par ailleurs, le projet est conforme aux orientations du projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé en Conseil régional de septembre 2008, et aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF,) proposé à la région Ile-de-France pour délibération en séance du 9 février 2011 (décision

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20120711-2012-0210-DE Date de télétransmission : 13/07/2012 Date de réception préfecture : 13/07/2012
--

n°2011/0031) et arrêté par délibération en Conseil régional d'Ile-de-France du 16 février 2012 ;

Considérant que l'amélioration de la ligne 13 du métro est inscrite au Contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2007-2013 (CPER), à la Convention particulière transport (CST) signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du Plan de mobilisation pour les transports collectifs en Ile-de-France de 2011 à 2013, ainsi que dans les 3 Contrats particuliers liant la Région Ile-de-France et respectivement la Ville de Paris, le Département des Hauts-de-Seine et le Département de Seine-Saint-Denis ;

Considérant que la loi n°2009-967 du 3 août 2009, relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, adoptée à l'unanimité par le Parlement, reconnaît l'urgence de désaturer la ligne 13 ;

Considérant qu'afin de répondre aux objectifs d'intérêt général précédemment cités, le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen tel que retenu, consiste notamment à permettre :

- Premièrement, de désaturer durablement la ligne 13 :
 - Ce prolongement génèrera une décharge significative de la ligne 13 : 23% des voyageurs ne l'emprunteront plus sur le tronç commun à l'horizon 2020 ;
 - Cette décharge est également observée sur chacune de ses deux branches : Asnières-Gennevilliers et Saint-Denis-Université ;
 - Ceci résulte, d'une part, de l'attractivité de la ligne 14 permettant des itinéraires alternatifs et avec un niveau d'offre de qualité (vitesse et fréquence entre les trains) et, d'autre part, de la création de correspondances attractives et efficaces avec la ligne 13 à Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen ;
- Deuxièmement, de mieux desservir les secteurs en développement par l'implantation de quatre stations au plus près de grands projets urbains :
 - le secteur Clichy-Batignolles dans le 17ème arrondissement de Paris ;
 - les ZAC de Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine) ;
 - la ZAC des Docks à Saint-Ouen (Seine Saint-Denis) ;
- Troisièmement, de renforcer le maillage des transports collectifs régionaux, notamment au moyen de correspondances avec :
 - la ligne C du RER (Porte de Clichy et Clichy-Saint-Ouen RER) ;
 - les lignes du réseau Transilien à Pont-Cardinet ;
 - le futur tramway des maréchaux T-3 prolongé (Porte de Clichy) ;
 - le réseau de bus restructuré en lien avec le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;

Considérant qu'ainsi, le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen répond pleinement aux objectifs d'intérêt général ;

Considérant que la commission d'enquête a estimé que le projet allait « pouvoir effectivement désaturer la ligne 13 » et a donné un avis favorable sans réserve à la déclaration d'utilité publique, assorti de 8 recommandations :

Recommandation n°1 : « que le STIF et la RATP reconsidèrent la création d'une station Rome en correspondance avec la ligne n°2 du métro »

Recommandation n°2 : « que la mise en œuvre des moyens à court et moyen termes soit particulièrement suivie et portée à la connaissance des usagers, car elle est le garant du confort des voyageurs de nos jours jusqu'à la mise en exploitation du prolongement de la ligne 14, et que la mise en œuvre du système OURAGAN soit faite dans les plus brefs délais »

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20120711-2012-0210-DE Date de télétransmission : 13/07/2012 Date de réception préfecture : 13/07/2012
--

Recommandation n°3 : « qu'un soin particulier soit apporté dans le suivi des travaux afin de limiter au maximum les nuisances vis-à-vis des habitants, des riverains et des circulations »

Recommandation n°4 : « de veiller particulièrement aux modifications apportées dans le réseau bus afin de vérifier si les mesures prises portent leurs fruits ou bien si des adaptations doivent être faites sans attendre la réflexion globale qui devra intervenir un peu avant la mise en service de la ligne 14 prolongée »

Recommandation n°5 : « que la concertation avec les services des mairies concernées soit permanente et itérative afin que tous les problèmes liés à ces travaux soient connus le plus en amont possible et puissent recevoir un traitement rapide »

Recommandation n°6 : « de réfléchir dès à présent à un ou plusieurs modes de communication afin que les pouvoirs publics, mairies, riverains et voyageurs des lignes impactées par les travaux soient régulièrement informés de l'avancement des travaux »

Recommandation n°7 : « que le protocole entre le STIF, la RATP et la Ville de Saint-Ouen soit signé au plus vite afin d'entériner les engagements de chacun »

Recommandation n°8 : « de surseoir pour l'instant à toute modification concernant l'installation d'intérêt général repérée IG1 dans les documents du PLU de la Ville de St-Ouen, dans l'attente des études plus complètes réalisées actuellement conjointement par le STIF et Séquano Aménagement afin de vérifier si, en cas de crue, la compensation en volume peut se faire au niveau de l'ensemble de la ZAC et non pas seulement sur le site du SMR »

Considérant que la commission d'enquête a donné un avis favorable sans réserve à la mise en compatibilité des documents POS et PLU des communes concernées ;

Considérant que la prise en compte des recommandations exprimées par la commission d'enquête n'est pas de nature à modifier l'économie générale du projet ;

Considérant, au regard de l'ensemble de ces éléments, que le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen présente un intérêt général ;

Considérant que l'avant-projet de l'opération sera établi conformément aux conclusions de la procédure d'enquête publique ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : de répondre aux recommandations du rapport du commissaire enquêteur par les engagements suivants :

Pour la recommandation n°1 :

- Les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP ont reconsidéré l'opportunité et la faisabilité d'une cinquième station à Rome en correspondance avec la ligne n°2 du métro.
- Pour ce qui est de l'opportunité de cette station :
 - Le premier objectif du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen est la désaturation de la ligne 13.
 - Les co-maitres d'ouvrage STIF et RATP ont étudié, dans le cadre d'un double exercice de prévisions de trafic, l'effet d'une cinquième station par rapport à l'objectif de désaturation de la ligne 13. La création d'une station supplémentaire à Rome se traduit, certes par un maillage supplémentaire avec la ligne 2, mais également par un allongement du temps de parcours qui dégrade le potentiel de désaturation.

Accusé de réception en préfecture du
075-287500078;20120711-2012-0210-DE
Date de rétro-instruction : 07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

- prolongement de la ligne 14 sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe du matin (La Fourche à Saint-Lazare).
- Des estimations du temps de parcours futur sur la ligne 14 ont été réalisées avec et sans l'arrêt à la station Rome. Il apparaît que le maillage avec la ligne 2 ne permet aucun gain de temps significatif lorsque l'on provient des branches de la ligne 13 pour emprunter ensuite la ligne 2, puisque cette correspondance est déjà possible aujourd'hui à Place Clichy. Les utilisateurs venant de la ligne 13 voulant prendre la ligne 2 via la ligne 14 auraient en effet une correspondance supplémentaire, très contraignante en temps de parcours et en confort.
 - Pour ce qui est de la faisabilité de cette station :
 - Il est rappelé que les difficultés techniques propres à la création d'une station à cet emplacement nécessiteraient la démolition de plusieurs immeubles dans un secteur densément urbanisé, ce qui serait contraire à l'intérêt général et présenteraient des risques, jugés inacceptables par les maîtres d'ouvrage, de fissuration des immeubles situés à proximité en raison de la nature des sols.
 - En effet, cette station serait située à 25 m de profondeur dans les sables de Beauchamp, sables argileux de qualité médiocre en présence d'eau. Compte tenu de leur perméabilité et de l'hétérogénéité de leur granulométrie, les seuls traitements de terrain envisageables sont l'emploi d'injections dans le terrain visant à former un « béton de sol » (« jet grouting ») ou de la congélation. De tels traitements de terrain, à réaliser en grande masse en tréfonds d'immeubles, généreraient des mouvements de sol susceptibles de créer des désordres importants aux constructions existantes.
 - Enfin, ces méthodes constructives à mettre en œuvre pour surmonter ces difficultés techniques génèreraient une augmentation importante du coût du projet et retarderaient le calendrier de sa mise en service, ce qui apparaît contraire au caractère d'urgence de la désaturation de la ligne 13 et ainsi contraire à l'intérêt général.
 - **En conséquence, pour l'ensemble de ces raisons, les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP confirment le maintien des caractéristiques du projet telles que présentées à l'enquête publique, dont la création de la station Rome ne fait pas partie.**

Pour la recommandation n°2 :

- Les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP s'engagent à assurer un suivi régulier de la mise en œuvre des mesures d'amélioration de la ligne 13 de court et moyen termes jusqu'à la mise en service complète du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen. Ce suivi sera présenté au travers des réunions du comité de ligne 13, mis en place à l'initiative du STIF depuis 2006.
 - Ce comité a pour objet de présenter le fonctionnement de la ligne, les mesures d'amélioration de la ligne 13 et du réseau de bus à court et moyen termes et l'avancement du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.
 - Il réunit les élus issus des territoires traversés par la ligne 13 ainsi que les associations qui représentent les usagers de la ligne 13. Les éléments présentés dans le cadre des réunions du comité de ligne 13 sont disponibles sur le site internet du STIF : <http://www.stif.info/les-transports-aujourd-hui/les-comites-ligne/275.html>.
- Concernant plus spécifiquement OURAGAN, il s'agit d'un système d'exploitation qui permet de diminuer l'intervalle entre les trains. Sur la ligne 13, la date de mise en service prévisionnelle du système Ouragan est fin 2013, tel qu'annoncé par la RATP lors de la réunion du comité de ligne 13 du 16 mai 2012.

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20120711-2012-0210-DE Date de télétransmission : 13/07/2012 Date de réception préfecture : 13/07/2012
--

Pour la recommandation n°3 :

- En vue de limiter les nuisances des travaux, les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP s'engagent à mettre en place les mesures, qui seront étudiées de manière détaillée dans le cadre des étapes d'avant-projet et d'études PRO, pour :
 - assurer un suivi et une gestion optimale des chantiers, notamment :
 - l'analyse des sols, le choix des méthodes constructives, la surveillance des ouvrages et du bâti environnant, ainsi que la mise en place d'instance de second regard pour maîtriser et réduire les risques des travaux ;
 - des emprises de chantier limitées au nécessaire et un cahier des contraintes fonctionnelles pour des chantiers respectueux de l'environnement (maîtrise du bruit et de la pollution de l'air, protection de la ressource en eau, gestion des déchets) ;
 - la gestion des terres excavées, notamment polluées ;
 - un plan de circulation et la possibilité de recourir à la voie d'eau et/ou au fret ferroviaire pour le transport des déblais et matériaux nécessaires au projet ;
 - des actions de communication et de pédagogie présentées en réponse à la recommandation n°6 ;
 - assurer la continuité de la vie locale, notamment :
 - le maintien des accès riverains (logements, bureaux, commerces et équipements publics) ;
 - la mise en place d'une commission de règlement amiable pour les commerces concernés par les travaux ;
 - limiter les effets sur les déplacements et la circulation, notamment :
 - un plan d'exploitation des voiries qui sera soumis aux services préfectoraux, afin de proposer des itinéraires de substitution le plus en amont possible des zones de travaux ;
 - des solutions temporaires pour permettre une circulation autour des emprises chantiers, des alternatives pour le stationnement en voirie et pour les espaces de livraison ainsi que la circulation des piétons et des cyclistes ;
 - la continuité du fonctionnement des lignes de métro et de RER du secteur ;
 - le maintien de la desserte en autobus avec des modifications ponctuelles d'itinéraires et d'emplacement d'arrêts.

Pour la recommandation n°4 :

- Le STIF a mis en œuvre une série de mesures de court et moyen termes portant sur le renfort du réseau de bus en vue d'accompagner la désaturation de la ligne 13. Par ailleurs, le STIF a étudié les principes de réorganisation du réseau de bus à l'échéance du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.
- Une évaluation des mesures de court et moyen termes a été présentée lors du comité de la ligne 13 qui s'est tenu au STIF le 16 mai 2012 et sera poursuivie lors des prochaines réunions.
- Dans le cadre de l'avant-projet administratif en cours d'élaboration, qui sera présenté pour approbation en décembre 2012 au Conseil du STIF, des adaptations des principes de la réorganisation du réseau de bus (en lien avec le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen) figurant dans le schéma de principe et le dossier d'enquête publique seront établies en concertation avec les collectivités locales.

Pour la recommandation n°5 :

- Les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP s'engagent à poursuivre et amplifier les actions de concertation avec les services des mairies concernées, comme cela a été le cas depuis 2008, notamment à travers les Commissions de Suivi en présence des élus locaux et à travers les réunions techniques avec les partenaires du projet (départements, communes, aménageurs...). Ces actions de concertation seront aussi

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0210-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

fréquentes que nécessaires et seront menées le plus en amont possible pour traiter les sujets liés aux travaux.

- Les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP s'engagent à travailler pour coordonner les phases chantier, en particulier lorsque des travaux liés à des projets urbains ou ceux liés au projet de transport seront concomitants. Ce qui est le cas dans le secteur Clichy-Batignolles à Paris, à Clichy-la-Garenne et dans la ZAC des Docks à Saint-Ouen.

Pour la recommandation n°6 :

- Les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP s'engagent à mettre en œuvre des actions de communication lors des travaux du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen pour informer :
- les élus : par la mise en place d'un ou plusieurs comités de pilotage avec les collectivités pour coordonner les travaux et par l'organisation d'interventions en Conseil ou en réunions publiques à la demande des collectivités locales ;
- les riverains : par la présence d'agents d'information de proximité, en charge d'assurer les relations au quotidien entre les équipes qui travaillent sur les sites et les riverains pour les informer, expliquer le déroulement des travaux ;
- les commerçants : par des informations sur les travaux diffusées à leur intention et par des panneaux spécifiques « vos commerces restent ouverts pendant les travaux » ;
- les usagers des transports : par la diffusion d'informations sur les travaux à destination des piétons, des usagers du réseau de bus (déviation de lignes de bus et les déplacements des arrêts), pour les usagers du métro si besoin, et pour les automobilistes ;
- les élèves/étudiants : par des visites de chantier ;
- le grand public : par un portail Internet spécifique pour permettre une information détaillée sur les différents aspects de l'opération, par des supports écrits (panneaux de chantier, lettres d'information, journal...) installés sur les sites de chantier en complément des informations légales obligatoires, et en participant à des manifestations (journées portes ouvertes sur le chantier, journée du patrimoine...).

Pour la recommandation n°7,

- Le projet de protocole a été adressé à la Ville de Saint-Ouen le 24 novembre 2011, qui a fait part aux co-maîtres d'ouvrages STIF et RATP en retour le 24 avril 2012 de son souhait d'y apporter des ajustements. Une mise à jour du projet de protocole est en cours pour tenir compte des évolutions du projet survenues depuis sa version initiale, tout en demeurant conforme au projet exposé dans le dossier d'enquête publique.
- La signature de ce protocole est prévue au cours de l'été 2012.

Pour la recommandation n°8 :

- Les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP ont l'obligation de créer un bassin de rétention pour rétablir un volume de compensation en cas de crue de la Seine, conformément au Plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) en vigueur.
- Les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP ont identifié une première solution, indiquée dans le dossier présenté à l'enquête publique, consistant à intégrer ces éléments dans les volumes de parkings souterrains du projet immobilier situé sur le terrain de Total dans la ZAC des Docks à Saint-Ouen, en interface avec le site de maintenance et de remisage (SMR). Cette solution, permet de répondre aux besoins du projet de métro. Ce terrain a donc été inclus dans le périmètre de l'installation d'intérêt général repérée « IG1 », dans le plan de zonage du Plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Ouen, en page 44 du dossier de mise en compatibilité du PLU de Saint-Ouen.
- Il convient de préciser que le périmètre « IG1 », à savoir la « localisation d'installation d'intérêt général en tréfonds » référencée dans la pièce G du dossier d'enquête publique portant sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Ouen, correspond à l'ensemble des ouvrages en tréfonds prévus sur le territoire de Saint-Ouen : tunnel (ligne et voie d'accès au SMR), stations, ouvrages

Asse en tréfonds prévus sur
075 287500078-20120711-2012-0210-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

de service et emplacement potentiellement identifié pour la compensation de la crue au titre du Plan de prévention du risque inondation (PPRI). Ainsi, la demande formulée par la Commission d'enquête de « surseoir à toute modification concernant IG1 dans le PLU de Saint-Ouen » impacterait le projet situé sur le territoire communal de Saint-Ouen, alors que **seul l'emplacement permettant la restitution du volume de crue lié au site du SMR (sous ensemble du périmètre IG1) est techniquement concerné par la recommandation de la commission d'enquête.**

- L'étude d'impact n'exclut pas qu'une solution alternative soit envisagée, notamment par laquelle la restitution du volume pris à la crue serait traitée de manière globale à l'échelle de la ZAC des Docks. Pour cela, les co-maîtres d'ouvrage STIF et la RATP ont engagé depuis 2012 un travail en commun, en lien avec la Ville de Saint-Ouen, avec Séquano Aménagement, l'aménageur en charge de la ZAC des Docks à Saint-Ouen, qui sera présenté aux services de l'Etat. Il reviendra de s'assurer que les dispositifs envisagés sont réalisables dans le cadre de la procédure relative à la loi sur l'eau de la ZAC des Docks.
- Les co-maîtres d'ouvrage STIF et la RATP du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen respecteront leurs obligations réglementaires concernant les installations requises en cas de crue, en lien avec les impacts propres au projet de transport. Ce projet fera notamment l'objet d'une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.
- Les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP s'engagent, par ailleurs, à tout mettre en œuvre pour s'assurer de la mutualisation, dans la mesure du possible ainsi que le démontreront les études ultérieures menées en lien avec l'aménageur Séquano Aménagement de la ZAC des Docks et la Ville de Saint-Ouen, de la compensation du volume de crue au niveau de l'ensemble de la ZAC, en associant dès à présent l'aménageur compétent dans cette démarche.
- **En conséquence, pour l'ensemble de ces raisons, les co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP maintiennent leur demande de mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Ouen, telle que présentée lors de l'enquête publique, cette demande visant à instaurer une servitude qui pourra être ultérieurement adaptée, tout en s'engageant à mutualiser autant que possible à l'échelle de la ZAC des Docks de Saint-Ouen la mise en œuvre des obligations de compensation liées à la crue.**

Article 2 : de déclarer d'intérêt général le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen présenté à l'enquête publique du 16 janvier au 17 février 2012 et pour lequel un avis favorable sans réserve a été formulé par la Commission d'enquête et transmis aux co-maîtres d'ouvrage STIF et RATP par le Préfet coordonnateur de Seine-Saint-Denis en date du 26 mars 2012 ;

Article 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

Article 4 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présente délibération sera affichée dans les mairies des communes concernées, ainsi qu'au siège du STIF et de la RATP, et ce pendant une durée de un mois, et mention de cet affichage sera insérée dans un journal diffusé dans les départements concernés par le projet, conformément aux dispositions de l'article R.123-25 du code de l'urbanisme.

Le président du Conseil
Du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0210-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

Délibération n° 2012/0211

Séance du 11 Juillet 2012

**CONVENTION FINANCIERE
EN MATIERE DE TRANSPORTS SCOLAIRES
AVEC LE DEPARTEMENT DES YVELINES**

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

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-3 et L.3111-14 à L.3111-16,
- VU** les articles L213-13, L213-14 et L821-5 du code de l'éducation ;
- VU** la loi n°83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n°84-53 modifiée du 26 janvier 1983 ;
- VU** la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** les articles R213-4 à R213-9 et D213-22 à D213-28 du code de l'éducation ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** les délibérations n°2010/0116 et 2010/0117 du 17 février 2010 approuvant les règlements régionaux relatifs aux circuits spéciaux scolaires et au transport des élèves et étudiants handicapés,
- VU** le rapport n°2012/0211 au 2012/0215,
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La convention entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et le Département des Yvelines, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20120711-2012-0211-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

CONVENTION RELATIVE AUX AIDES ACCORDEES POUR LES ACHATS DE TITRES SUR CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

ENTRE

Le Syndicat des transports d'Île de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9^e), n°SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°..... du,

ci-après désigné le « STIF »,

ET

Le Département des Yvelines ayant son siège à l'Hôtel du Département, 2 place André Mignot, 78012 Versailles Cedex, représenté par Monsieur Alain SCHMITZ, Président du Conseil général des Yvelines agissant en vertu des délibérations du Conseil général n° 3484 du 23 mars 2012 et n°..... du,

ci-après désigné le « Département »,

VISAS

Vu le code des transports (partie législative),

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales, et notamment son article 1er,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne,

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île de France,

Vu la délibération du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires,

Vu la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° ... du ...

Vu les délibérations du Conseil Général du département des Yvelines en date du 23 mars 2012 et du.....

PRÉAMBULE

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, codifiée notamment à l'article L.3111-14 du code des transports, depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Île-de-France, est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Cette compétence peut être déléguée à une autorité organisatrice de proximité (AOP). Deux conventions de délégation de compétence ont été ainsi signées par le STIF avec les Départements de l'Essonne et de Seine-et-Marne. Le Département des Yvelines n'a pas exprimé le souhait d'exercer la compétence « transports scolaires » par délégation. De ce fait, l'organisation des circuits spéciaux scolaires sur le territoire des Yvelines est depuis la rentrée 2011 :

- pour partie assurée par le STIF ;
- pour partie assurée par des communes ou groupements de communes qui auront signé une convention de délégation de compétence avec le STIF.

Conformément aux articles 2.1 et 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires approuvé par le conseil du STIF le 17 février 2010 (délibération n° 2010/0116), les élèves éligibles, dont les demandes sont prioritaires dans l'attribution des abonnements pour un circuit spécial, sont ceux qui satisfont les critères suivants :

- suivre un enseignement primaire, secondaire ou sous statut scolaire et être scolarisé dans l'un des établissements suivants :
 - établissements d'enseignement public – général, technique ou professionnel - relevant du ministère de l'éducation nationale, du ministère de l'agriculture ou d'un autre ministère, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - établissements d'enseignement public réservés aux mineurs inadaptés relevant du ministère de l'éducation nationale, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - établissements d'enseignement privé – général, technique ou professionnel - sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - établissements d'enseignement privé, sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, réservés aux mineurs inadaptés, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - centres de formation d'apprentis (CFA) pour les classes de préparation à l'apprentissage ;
- être âgé de moins de 21 ans ;

- résider en Ile-de-France (par « résidence » on entend le lieu où habite généralement l'élève pendant les périodes scolaires) ;
- être scolarisé avec le statut d'externe ou de demi-pensionnaire ;
- fréquenter un établissement situé à une distance au moins égale à 3 kilomètres de sa résidence.

Les élèves non éligibles sont ceux qui ne satisfont pas au moins l'un des critères cités ci-dessus.

L'article 3.6 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires, modifié par l'article 11 de la décision n° 2012/0068 du 10 février 2012 du Conseil du STIF, fixe les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux scolaires : le tarif pour les élèves éligibles est égal au tarif de la carte scolaire bus lignes régulières pour un trajet de 4 sections, le tarif pour les élèves non éligibles est égal au tarif de la carte scolaire bus lignes régulières pour un trajet de 4 sections multiplié par 2.86 (arrondi au 0,1 € inférieur). La décision n° 2012/0068 du 10 février 2012 du Conseil du STIF, fixe les tarifs régionaux des cartes solaires bus lignes régulières et les conditions de leur actualisation annuelle.

Dans les départements n'exerçant pas la compétence « transports scolaires » par délégation, afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires, le STIF s'engage à accorder temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour les campagnes 2012/2013 et 2013/2014, les élèves habitant en deçà de 3 kilomètres de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des quatre catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (un parcours est caractérisé comme dangereux par le STIF en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;
- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés ;
- les élèves ayant été reconnus comme ayants droit pour la campagne 2010/2011 tant qu'ils n'ont pas achevé le cycle scolaire dans lequel ils étaient engagés durant l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée).

L'instruction des demandes d'abonnement sur circuit spécial scolaire se fera avec le système informatisé de gestion des transports scolaires, propriété du STIF, sur la base des dossiers saisis par les transporteurs ou, le cas échéant lorsqu'elles existent, par les autorités organisatrices de proximité via l'accès distant mis à leur disposition par le STIF. Pour les élèves résidant dans un département n'exerçant pas la compétence « transports scolaires » par délégation, le système informatisé de gestion des transports scolaires sera paramétré en sorte de distinguer trois catégories – élèves

éligibles, élèves non éligibles subventionnables, élèves non éligibles non subventionnables – d'éligibilité et de subventionnabilité décrits ci-dessus.

Dans le cas des circuits spéciaux scolaires directement organisés par le STIF, celui-ci percevra les montants versés par les familles pour l'acquisition des abonnements des élèves usagers du circuit.

Dans le cas des circuits spéciaux scolaires dont l'organisation aura été déléguée à une autorité organisatrice de proximité, les montants versés par les familles pour l'acquisition des abonnements des élèves usagers du circuit seront perçus par l'autorité organisatrice de proximité délégataire. La dotation versée par le STIF au titre de la délégation de compétence sera calculée comme suit :

Montant du marché d'exploitation des circuits scolaires (transport des élèves pour les déplacements domicile-école et gestion de la relation client)	
-	<p align="center">Nombre d'élèves éligibles X (Tarif élève éligible – le cas échéant, subvention financée par le Département ¹)</p>
-	<p align="center">Nombre d'élèves non éligibles subventionnables X (Tarif élève non éligible – subvention STIF² – le cas échéant, subvention financée par le Département³)</p>
-	<p align="center">Nombre d'élèves non éligibles non subventionnables X (Tarif élève non éligible – le cas échéant, subvention financée par le Département ⁴)</p>
-	<p align="center">Nombre d'« autres usagers » X Tarif élève non éligible</p>

¹ Si le Département accorde une subvention aux élèves éligibles.

² Tarif élève non éligible – subvention STIF = Tarif élève éligible

³ Si le Département accorde une subvention aux élèves non éligibles subventionnables.

⁴ Si le Département accorde une subvention aux élèves non éligibles non subventionnables.

Le Département des Yvelines souhaite apporter une aide financière à une partie des familles des élèves utilisateurs d'un abonnement sur circuit spécial scolaire pour l'achat du titre. Le Département des Yvelines et le STIF conviennent qu'il est préférable que cette aide soit donnée sous forme de versement du Département au STIF, c'est-à-dire déduite du prix à payer par la famille et directement payée au STIF, plutôt que sous forme de remboursement à la famille. En effet, cela évite aux familles de faire l'avance du montant de l'aide départementale. Toutefois, le STIF considère que cela ne doit pas entraîner la nécessité d'une instruction spécifique, car les coûts de gestion qui en découleraient n'ont pas vocation à être à la charge du STIF.

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les conditions auxquelles doivent répondre les critères d'attribution de l'aide du Département pour l'achat d'un abonnement sur circuit spécial scolaire pour que cette aide soit traitée comme une subvention versée au STIF, c'est-à-dire soit préalablement déduite du montant à payer par l'utilisateur ;
- de définir la nature et le calendrier des informations à fournir par le Département au STIF pour la mise en œuvre des subventions accordées par le Département ;
- de définir la nature, et le cas échéant le calendrier, des éléments à fournir par le STIF au Département afin d'assurer à ce dernier une bonne information de la situation relative au transport des élèves, utile à la détermination de sa politique de subventionnement des élèves et/ou des circuits concernés ;
- de préciser les modalités de facturation et de versement des montants dus par le Département au STIF.

ARTICLE 2 – ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception, envoyée par le STIF au Département, et se termine le 13 juillet 2014, pour s'appliquer aux années scolaires 2012-2013 et 2013-2014.

La présente convention peut être dénoncée par l'une des parties pour l'année scolaire N/N+1, sous réserve de sa dénonciation préalable par lettre recommandée avec accusé de réception reçue au plus tard le 31 mars de l'année N par l'autre partie, la convention prenant alors fin le 13 juillet N.

ARTICLE 3 – CRITERES D'ATTRIBUTION ET VALEUR DE LA SUBVENTION ACCORDEE PAR LE DEPARTEMENT

Le Département accorde à certains élèves usagers des circuits spéciaux scolaires une aide sous la forme d'une subvention versée au STIF déduite du tarif régional fixé par le STIF.

La gestion de l'aide du Département s'appuyant sur le système informatisé de gestion des transports scolaires, propriété du STIF, les critères d'attribution de l'aide sont à définir parmi les facteurs suivants :

- éligible ou non éligible,
- si non éligible, subventionnable ou non subventionnable.

Les critères d'éligibilité et de subventionnement sont ceux décrits dans le préambule de la présente convention.

La valeur de la subvention est exprimée en référence à un montant monétaire fixe ou à un pourcentage du tarif régional « élève éligible » ou du tarif régional « élève non éligible ».

A compter de l'année scolaire 2012-2013, les valeurs des subventions départementales financées par le Département pour les trois catégories d'élèves (éligibles, non éligibles subventionnables, non éligibles non subventionnables) figurent à l'annexe I de la présente convention.

En cas d'évolution de sa subvention départementale pour l'année scolaire 2013-2014, le Département s'engage à notifier au STIF par lettre recommandée avec accusé de réception une mise à jour de l'annexe I au plus tard le 31 mars 2013.

ARTICLE 4 – COMMUNICATION

La participation financière du Département sera mentionnée dans le courrier d'accompagnement de la carte scolaire délivrée aux enfants scolarisés dans les Yvelines.

Pour l'année scolaire 2012-2013, la mention de la contribution financière du Département figurera sur le formulaire d'inscription disponible sur le site internet du STIF (*'Ces tarifs incluent l'aide de 195 € apportée par le Conseil général des Yvelines'*).

Pour l'année scolaire 2013-2014, la même mention de la contribution financière du Département figurera sur l'ensemble des formulaires d'inscription distribués.

ARTICLE 5 – MODALITÉS DE VERSEMENT DES SOMMES DUES PAR LE DÉPARTEMENT AU STIF

Le Département s'engage à payer au STIF l'intégralité des subventions départementales accordées, conformément aux dispositions de l'article 3 de la présente convention.

Les modalités de versement sont les suivantes :

- à partir du 1^{er} octobre de l'année N, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant aux subventions accordées jusqu'au 30 septembre de l'année N pour l'année scolaire N/N+1, à partir du 1^{er} juillet de l'année N+1, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant aux subventions accordées entre le 30 septembre de l'année N et le 30 juin de l'année N+1 pour l'année scolaire N/N+1.

Ces règlements sont à effectuer au plus tard 30 jours après réception du titre de recette par virement à l'ordre du STIF :

Domiciliation bancaire : TPPARIS RGF

Code banque : 10071 - Code guichet : 75000

N° de compte : 00001005079 - Clé : 72

ARTICLE 6 – TRANSMISSION D'ÉTATS DES SOMMES DUES PAR LE DÉPARTEMENT AU STIF

Lors de l'envoi des titres de recettes, le STIF s'engage à transmettre au Département sous forme électronique, pour l'année scolaire N/N+1 :

- un état au 30 septembre de l'année N, 15 jours avant l'envoi du titre de recettes correspondant,
- un état au 30 juin de l'année N+1, 15 jours avant l'envoi du titre de recettes correspondant.

Ces états comprendront les éléments suivants :

- le fichier des élèves transportés sur circuits spéciaux scolaires ayant bénéficié d'une subvention du Département en indiquant pour chacun d'eux les informations dont la liste figure ci-dessous :
 - o l'identité de l'abonné,
 - o la date de naissance de l'abonné,
 - o l'adresse de l'abonné,
 - o le statut d'interne, de demi-pensionnaire ou d'externe de l'abonné
 - o le nom de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - o l'adresse de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné
 - o le code RNE de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - o l'indication relative à la distance entre le lieu de résidence de l'abonné et son établissement scolaire (code ou kilométrage),
 - o le niveau d'enseignement suivi et/ou la classe si renseignée
 - o le numéro du circuit emprunté,
 - o le nom de l'arrêt de montée, si celui-ci est renseigné,
 - o le nom de l'arrêt de descente, si celui-ci est renseigné,
 - o le nom de l'organisateur délégataire,
 - o le statut de l'abonné (éligible, non éligible subventionnable, non éligible non subventionnable),
 - o le tarif régional appliqué à l'abonné,
 - o le montant de subvention départementale accordée.

- un tableau consolidé indiquant le nombre d'élèves transportés sur circuits spéciaux scolaires ayant bénéficié d'une subvention du Département réparties selon les 3 statuts possibles des abonnés, et le montant des subventions accordées pour chacun des statuts.

Le Département fera son affaire des déclarations à la CNIL qui lui incombent concernant les traitements de ces fichiers.

ARTICLE 7 – TRANSMISSION D'INFORMATIONS

Afin de participer à la bonne information du Département concernant le transport des élèves (hors lignes régulières), le STIF lui communique :

- en annexe II de la présente convention, le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ; le STIF s'engage à transmettre au Département toute mise à jour de l'annexe II dans le mois suivant la publication de la décision au recueil des actes administratif du STIF ;
- en annexe III de la présente convention, les conditions générales d'utilisation des titres sur circuits spéciaux scolaires ; le STIF s'engage à transmettre au Département toute mise à jour de l'annexe III dans le mois suivant la publication de la décision au recueil des actes administratif du STIF ;

ARTICLE 8 – MODIFICATION

Toute modification de la présente convention affectant la campagne N/N+1 devra faire l'objet d'un avenant signé par l'ensemble des parties au plus tard le 31 mars de l'année N, à l'exception des mises

à jour convenues des annexes I, II et III et de modifications éventuelles des coordonnées bancaires du STIF, qui seront traitées par échange de courrier avec accusé de réception.

Dans le cas où le Département viendrait à baisser le niveau de ses subventions, voire à ne plus en accorder, en aucun cas, le STIF ne se substituerait au Département dans la prise en charge de ces aides financières.

ARTICLE 9 – RÉSILIATION EN CAS D'INEXÉCUTION DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Tout manquement grave ou répété de l'une des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, pourra entraîner la résiliation de plein droit de celle-ci, trente jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet.

Dans ce cas, le STIF ne se substituerait pas au Département dans la prise en charge des subventions départementales.

ARTICLE 10 – CAS PARTICULIER DE RÉSILIATION

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département, la présente convention sera résiliée à compter de la date de prise d'effet de la délégation de compétence.

ARTICLE 11 – RÈGLEMENT AMIABLE DES DIFFÉRENDS - LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

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

Fait à PARIS, le

En deux exemplaires originaux, dont un sera remis à chaque signataire.

Pour le Département,

Pour le STIF,

Le Président du Conseil Général,

La Directrice Générale,

Alain SCHMITZ

Sophie MOUGARD

ANNEXES

- Annexe I :** Valeur de la subvention départementale
- Annexe II :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe III :** Conditions générales d'utilisation des titres sur circuits spéciaux scolaires

ANNEXE I : « VALEUR DE LA SUBVENTION DEPARTEMENTALE »

Sont indiquées ci-après les valeurs de la subvention financée par le Département des Yvelines à compter de l'année scolaire 2012-2013, pour les trois catégories d'élèves empruntant les circuits spéciaux scolaires, telle que définies par l'article 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires et le préambule de la présente convention.

Catégories d'élèves	Valeurs de la subvention départementale Aide forfaitaire
Élèves éligibles	195 €
Élèves non éligibles, subventionnables	195 €
Élèves non éligibles, non subventionnables	195 €

Délibération n° 2012/0212

Séance du 11 Juillet 2012

**CONVENTION FINANCIERE
EN MATIERE DE TRANSPORTS SCOLAIRES
AVEC LE DEPARTEMENT DU VAL D'OISE**

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

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-3 et L.3111-14 à L.3111-16,
- VU** les articles L213-13, L213-14 et L821-5 du code de l'éducation ;
- VU** la loi n°83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n°84-53 modifiée du 26 janvier 1983 ;
- VU** la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** les articles R213-4 à R213-9 et D213-22 à D213-28 du code de l'éducation ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** les délibérations n°2010/0116 et 2010/0117 du 17 février 2010 approuvant les règlements régionaux relatifs aux circuits spéciaux scolaires et au transport des élèves et étudiants handicapés,
- VU** le rapport n°2012/0211 au 2012/0215,
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012,

Après en avoir délibéré,

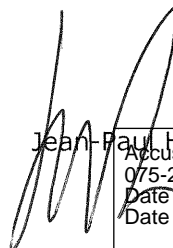
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La convention entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et le Département du Val d'Oise, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-François HUCHON
Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0212-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

CONVENTION RELATIVE AUX AIDES ACCORDEES POUR LES ACHATS DE TITRES SUR CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

ENTRE

Le Syndicat des transports d'Île de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9^e), n°SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°.....,

ci-après désigné le « STIF »,

ET

Le Département du Val d'Oise ayant son siège à l'Hôtel du Département, 2 avenue du Parc à Cergy Pontoise (95000), représenté par Monsieur Arnaud BAZIN, Président du Conseil Général du Val d'Oise agissant en vertu de la délibération du Conseil général n° 0-02 du 31/03/2011.

ci-après désigné le « Département »,

VISAS

Vu le code des transports (partie législative),

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales, et notamment son article 1er,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne,

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île de France,

Vu la délibération du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires,

Vu la décision du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n°2012/0068 du 10 février 2012

Vu la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n°..../..... du 2012

Vu la délibération du Conseil Général du département du Val d'Oise n°4-04 en date du 20/05/2011

Vu la délibération du Conseil Général du département du Val d'Oise n°4-01 en date du 12/02/2012

Vu la délibération du Conseil Général du département du Val d'Oise n° 4-01 en date du 14/05/2012

PRÉAMBULE

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, codifiée notamment à l'article L.3111-14 du code des transports, depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Cette compétence peut être déléguée à une autorité organisatrice de proximité (AOP). Deux conventions de délégation de compétence ont été ainsi signées par le STIF avec les Départements de l'Essonne et de Seine-et-Marne. Le Département du Val d'Oise n'a pas exprimé le souhait d'exercer la compétence « transports scolaires » par délégation. De ce fait, l'organisation des circuits spéciaux scolaires sur le territoire du Val d'Oise est, depuis la rentrée 2011 :

- pour partie assurée par le STIF ;
- pour partie assurée par des communes ou groupements de communes qui ont signé une convention de délégation de compétence avec le STIF.

Conformément aux articles 2.1 et 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires approuvé par le conseil du STIF le 17 février 2010 (délibération n° 2010/0116), les élèves éligibles, dont les demandes sont prioritaires dans l'attribution des abonnements pour un circuit spécial, sont ceux qui satisfont les critères suivants :

- suivre un enseignement primaire, secondaire ou sous statut scolaire et être scolarisé dans l'un des établissements suivants :
 - établissements d'enseignement public – général, technique ou professionnel - relevant du ministère de l'éducation nationale, du ministère de l'agriculture ou d'un autre ministère, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - établissements d'enseignement public réservés aux mineurs inadaptés relevant du ministère de l'éducation nationale, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - établissements d'enseignement privé – général, technique ou professionnel - sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - établissements d'enseignement privé, sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, réservés aux mineurs inadaptés, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - centres de formation d'apprentis (CFA) pour les classes de préparation à l'apprentissage ;
- être âgé de moins de 21 ans ;
- résider en Ile-de-France (par « résidence » on entend le lieu où habite généralement l'élève pendant les périodes scolaires) ;

- être scolarisé avec le statut d'externe ou de demi-pensionnaire ;
- fréquenter un établissement situé à une distance au moins égale à 3 kilomètres de sa résidence.

Les élèves non éligibles sont ceux qui ne satisfont pas au moins l'un des critères cités ci-dessus.

L'article 3.6 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires, modifié par la décision n°2012/0068 du 10 février 2012 du Conseil du STIF, fixe les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux scolaires : le tarif pour les élèves éligibles est égal au tarif de la carte scolaire bus lignes régulières pour un trajet de 4 sections, le tarif pour les élèves non éligibles est égal au tarif de la carte scolaire bus lignes régulières pour un trajet de 4 sections multiplié par 2.86 (arrondi au 0,1 € inférieur). La décision n°2012/0068 du 10 février 2012 du Conseil du STIF, fixe les tarifs régionaux des cartes scolaires bus lignes régulières et les conditions de leur actualisation annuelle.

Dans les départements n'exerçant pas la compétence « transports scolaires » par délégation, afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires, le STIF s'engage à accorder temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour les campagnes 2011/2012, 2012/2013 et 2013/2014, les élèves habitant en deçà de 3 kilomètres de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des quatre catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (un parcours est caractérisé comme dangereux par le STIF en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;
- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés ;
- les élèves ayant été reconnus comme ayants droit pour la campagne 2010/2011 tant qu'ils n'ont pas achevé le cycle scolaire dans lequel ils étaient engagés durant l'année scolaire 2010/2011 (cycle d'enseignement maternel, ou cycle d'enseignement primaire, ou collège, ou lycée).

L'instruction des demandes d'abonnement sur circuit spécial scolaire se fera avec le système informatisé de gestion des transports scolaires, propriété du STIF, sur la base des dossiers saisis par les transporteurs ou, le cas échéant lorsqu'elles existent, par les autorités organisatrices de proximité via l'accès distant mis à leur disposition par le STIF. Pour les élèves résidant dans un département n'exerçant pas la compétence « transports scolaires » par délégation, le système informatisé de gestion des transports scolaires sera paramétré en sorte de distinguer trois catégories – élèves

éligibles, élèves non éligibles subventionnables, élèves non éligibles non subventionnables – d'éligibilité et de subventionnabilité décrits ci-dessus.

Dans le cas des circuits spéciaux scolaires directement organisés par le STIF, celui-ci percevra les montants versés par les familles pour l'acquisition des abonnements des élèves usagers du circuit.

Dans le cas des circuits spéciaux scolaires dont l'organisation aura été déléguée à une autorité organisatrice de proximité, les montants versés par les familles pour l'acquisition des abonnements des élèves usagers du circuit seront perçus par l'autorité organisatrice de proximité délégataire. La dotation versée par le STIF au titre de la délégation de compétence sera calculée comme suit :

Montant du marché d'exploitation des circuits scolaires (transport des élèves pour les déplacements domicile-école et gestion de la relation client)	
-	<p>Nombre d'élèves éligibles X (Tarif élève éligible – le cas échéant, subvention financée par le Département ¹)</p>
-	<p>Nombre d'élèves non éligibles subventionnables X (Tarif élève non éligible – subvention STIF² – le cas échéant, subvention financée par le Département³)</p>
-	<p>Nombre d'élèves non éligibles non subventionnables X (Tarif élève non éligible – le cas échéant, subvention financée par le Département ⁴)</p>
-	<p>Nombre d'« autres usagers » X Tarif élève non éligible</p>

¹ Si le Département accorde une subvention aux élèves éligibles.

² Tarif élève non éligible – subvention STIF = Tarif élève éligible

³ Si le Département accorde une subvention aux élèves non éligibles subventionnables.

⁴ Si le Département accorde une subvention aux élèves non éligibles non subventionnables.

Le Département souhaite apporter une aide financière à une partie des familles des élèves utilisateurs d'un abonnement sur circuit spécial scolaire pour l'achat du titre. Le Département et le STIF conviennent qu'il est préférable que cette aide soit donnée sous forme de subvention, c'est-à-dire déduite du prix à payer par la famille et directement payée au STIF, plutôt que sous forme de remboursement. En effet, cela évite aux familles de faire l'avance du montant de l'aide départementale. Toutefois, le STIF considère que cela ne doit pas entraîner la nécessité d'une instruction spécifique, car les coûts de gestion qui en découleraient n'ont pas vocation à être à la charge du STIF.

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les conditions auxquelles doivent répondre les critères d'attribution de l'aide du Département du Val d'Oise pour l'achat d'un abonnement sur circuit spécial scolaire pour que cette aide soit traitée comme une subvention versée au STIF, c'est-à-dire soit préalablement déduite du montant à payer par l'utilisateur ;
- de définir la nature et le calendrier des informations à fournir par le Département au STIF pour la mise en œuvre des subventions accordées par le Département ;
- de définir la nature, et le cas échéant le calendrier, des éléments à fournir par le STIF au Département afin d'assurer à ce dernier une bonne information de la situation relative au transport des élèves, utile à la détermination de sa politique de subventionnement des élèves et/ou des circuits concernés ;
- de préciser les modalités de facturation et de versement des montants dus par le Département au STIF.

ARTICLE 2 – ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception, envoyée par le STIF au Département, et se termine le 31 août 2013, pour englober l'année scolaire 2012/2013.

ARTICLE 3 – CRITERES D'ATTRIBUTION ET VALEUR DE LA SUBVENTION ACCORDEE PAR LE DEPARTEMENT

Le Département accorde à certains élèves usagers des circuits spéciaux scolaires une aide sous la forme d'une subvention versée au STIF déduite du tarif régional fixé par le STIF.

La gestion de l'aide du Département s'appuyant sur le système informatisé de gestion des transports scolaires, propriété du STIF, les critères d'attribution de l'aide sont à définir parmi les facteurs suivants :

- éligible ou non éligible,
- si non éligible, subventionnable ou non subventionnable.

Les critères d'éligibilité et de subventionnabilité sont ceux décrits dans le préambule de la présente convention.

La valeur de la subvention est exprimée en référence à un montant monétaire fixe ou à un pourcentage du tarif régional « élève éligible » ou du tarif régional « élève non éligible ».

Pour l'année scolaire 2012/2013, les valeurs des subventions départementales financées par le Département pour les trois catégories d'élèves (éligibles, non éligibles subventionnables, non éligibles non subventionnables) figurent à l'annexe I de la présente convention.

Le Département s'engage à prévenir le STIF, au plus tard le 31 mars 2013, par lettre recommandée avec accusé de réception, s'il envisage la conclusion d'une nouvelle convention pour l'année scolaire 2013-2014.

ARTICLE 4 – COMMUNICATION

La participation financière du Département sera mentionnée dans le courrier d'accompagnement de la carte scolaire délivrée aux enfants scolarisés dans le Val d'Oise.

ARTICLE 5 – MODALITÉS DE VERSEMENT DES SOMMES DUES PAR LE DÉPARTEMENT AU STIF

Le Département s'engage à payer au STIF l'intégralité des subventions départementales accordées, conformément aux dispositions de l'article 3.

Pour l'année scolaire 2012-2013, les modalités de versement sont les suivantes :

- à partir du 1^{er} octobre 2012, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant à 50 % des subventions accordées en fonction du nombre d'inscriptions au 30 septembre 2012 pour l'année scolaire 2012/2013,
- à partir du 1^{er} février 2013, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant à 50 % des subventions accordées en fonction du nombre d'inscriptions au 30 septembre 2012 pour l'année scolaire 2012/2013,
- à partir du 1^{er} juillet 2013, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant à la totalité des subventions accordées entre le 1^{er} octobre 2011 et le 30 juin 2012 pour l'année scolaire 2012-2013.

Ces règlements sont à effectuer au plus tard 30 jours après réception du titre de recette par mandat administratif à l'ordre du STIF :

Domiciliation bancaire : TPPARIS RGF

Code banque : 10071 - Code guichet : 75000

N° de compte : 00001005079 - Clé : 72

ARTICLE 6 – CAS PARTICULIERS

Le Département du Val d'Oise souhaite maintenir la politique de gratuité qui concerne les Regroupements Pédagogiques Intercommunaux (RPI). Pour cela, il passera des conventions directement avec les organisateurs locaux ayant reçu délégation de compétence du STIF pour le versement d'une subvention complémentaire.

ARTICLE 7 – TRANSMISSION D'ÉTATS DES SOMMES DUES PAR LE DÉPARTEMENT AU STIF

Lors de l'envoi des titres de recettes, le STIF s'engage à transmettre au Département sous forme électronique, pour l'année scolaire 2012-2013 :

- un état au 30 septembre de l'année 2012,
- un état au 30 juin de l'année 2013.

Ces états comprendront les éléments suivants :

- le fichier des élèves transportés sur circuits spéciaux scolaires ayant bénéficié d'une subvention du Département en indiquant pour chacun d'eux les informations dont la liste figure ci-dessous :
 - o l'identité de l'abonné,
 - o la date de naissance de l'abonné,
 - o l'adresse de l'abonné,
 - o le statut d'interne, de demi-pensionnaire ou d'externe de l'abonné
 - o le nom de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - o l'adresse de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - o le code RNE de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - o l'indication relative à la distance entre le lieu de résidence de l'abonné et son établissement scolaire (code ou kilométrage),
 - o le niveau d'enseignement suivi et/ou la classe si renseignée,
 - o le numéro du circuit emprunté,
 - o le nom de l'arrêt de montée, si celui-ci est renseigné,
 - o le nom de l'arrêt de descente, si celui-ci est renseigné,
 - o le statut de l'abonné (éligible, non éligible subventionnable, non éligible non subventionnable),
 - o le tarif régional appliqué à l'abonné,
 - o le montant de subvention départementale accordée.
- un tableau consolidé indiquant le nombre d'élèves transportés sur circuits spéciaux scolaires ayant bénéficié d'une subvention du Département réparties selon les 3 statuts possibles des abonnés, et le montant des subventions accordées pour chacun des statuts.

Le Département fera son affaire des déclarations à la CNIL qui lui incombent concernant les traitements de ces fichiers.

ARTICLE 8 – TRANSMISSION D'INFORMATIONS

Afin de participer à la bonne information du Département concernant le transport des élèves (hors lignes régulières), le STIF lui communique :

- en annexe II de la présente convention, le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ; le STIF s'engage à transmettre au Département toute mise à jour de l'annexe II dans le mois suivant la publication de la décision au recueil des actes administratif du STIF ;
- en annexe III de la présente convention, les conditions générales d'utilisation des titres sur circuits spéciaux scolaires ; le STIF s'engage à transmettre au Département toute mise à jour de l'annexe III dans le mois suivant la publication de la décision au recueil des actes administratif du STIF ;

ARTICLE 9 – MODIFICATION

Toute modification de la présente convention affectant la campagne 2012-2013 devra faire l'objet d'un avenant signé par l'ensemble des parties au plus tard le 31 mars de l'année 2013, à l'exception des mises à jour convenues des annexes I, II et III et de modifications éventuelles des coordonnées bancaires du STIF, qui seront traitées par échange de courrier avec accusé de réception.

Dans le cas où le Département viendrait à baisser le niveau de ses subventions, voire à ne plus en accorder, en aucun cas, le STIF ne se substituerait au Département dans la prise en charge de ces aides financières.

ARTICLE 10 – RÉSILIATION EN CAS D'INEXÉCUTION DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Tout manquement de l'une des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, pourra entraîner la résiliation de plein droit de celle-ci, quinze jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet.

Dans ce cas, le STIF ne se substituerait pas au Département dans la prise en charge des subventions départementales.

ARTICLE 11 – CAS PARTICULIER DE RÉSILIATION

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département, la présente convention sera résiliée à compter de la date de prise d'effet de la délégation de compétence.

ARTICLE 12 – RÈGLEMENT AMIABLE DES DIFFÉRENDS - LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

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

Fait à PARIS, le

en quatre exemplaires originaux, dont un sera remis à chaque signataire.

Pour le Département du Val d'Oise,
le Président du Conseil Général,

Arnaud BAZIN

Pour le STIF,
la Directrice Générale,

Sophie MOUGARD

ANNEXES

- Annexe I :** Montant de la subvention départementale
- Annexe II :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe III :** Conditions générales d'utilisation des titres sur circuits spéciaux scolaires

**ANNEXE I : « MONTANT DE LA SUBVENTION DEPARTEMENTALE VERSEE AU
STIF »**

Sont indiquées ci-après les montants de la subvention financée par le Département à compter de l'année scolaire 2012/2013, pour les trois catégories d'élèves empruntant les circuits spéciaux scolaires et résidant dans le Val d'Oise et étant scolarisés en Ile-de-France, telle que définies par l'article 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires et le préambule de la présente convention.

Catégories d'élèves	Montants de la subvention départementale
Élèves éligibles	191,4 €
Élèves non éligibles, subventionnables	191,4 €
Élèves non éligibles, non subventionnables	725 €

Délibération n° 2012/0213

Séance du 11 juillet 2012

**AVENANT AUX MARCHES PUBLICS DE TRANSPORT SCOLAIRE
EN CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES DANS
LES DEPARTEMENTS DES YVELINES**

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

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-3 et L.3111-14 à L.3111-16,
- VU** les articles L213-13, L213-14 et L821-5 du code de l'éducation,
- VU** la loi n°83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n°84-53 modifiée du 26 janvier 1983,
- VU** la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004,
- VU** les articles R213-4 à R213-9 et D213-22 à D213-28 du code de l'éducation,
- VU** le Code des Marchés Publics,
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, et en particulier ses articles 25 à 30,
- VU** les délibérations du conseil n° 2007/0451 du 11 juillet 2007, 2007/0701 du 10 octobre 2007 et 2009/0525 du 27 mai 2009,
- VU** les délibérations n°2010/0116 et 2010/0117 du 17 février 2010 approuvant les règlements régionaux relatifs aux circuits spéciaux scolaires et au transport des élèves et étudiants handicapés,
- VU** la délibération n° 2012-0166 du Conseil du STIF du 6 juin 2012,
- VU** la décision n°2012-01 du 12 juin 2012 de la ville d'Auffargis,
- VU** le rapport n°2012/0211 au 2012/0215,
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012,

Après en avoir délibéré,

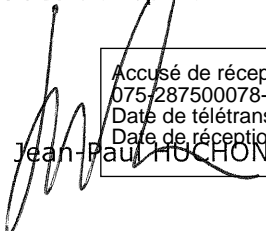
DECIDE

Article 1^{er} : L'avenant n° 1 de transfert du marché public n° 2011/131, lot n°1, conclu avec la Commune d'Auffargis et la Société Cars de Versailles, annexé à la présente délibération, est approuvé.

Article 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1^{er}.

Article 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075 287500078-20120711-2012-0213-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012



Circuits spéciaux scolaires dans le département des Yvelines (marché 2011-131) – Transport scolaire Lot n° 1

AVENANT N°1

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, Etablissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 Bis, 41 Rue de Châteaudun 75009 Paris (n° SIRET 287 500 078 00020),
Représenté par délégation par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale,
ci-après dénommé « **le Cédant** » ;

Et

La Commune d'Auffargis, dont le siège situé place de la Mairie – 78610 Auffargis,
Représentée par Monsieur Daniel BONTE, en sa qualité de Maire, en vertu de la délibération du conseil Municipal n°2010/12/1 du 16.12.2010 ci-après dénommée « **le Cessionnaire** » ;

Et

La Société Cars de Versailles au capital de 10 000,00 €, immatriculée au registre de Commerce sous le numéro R.C.S. 2006.b00778, dont le siège social est situé 88 bis avenue de Paris à VERSAILLES 78000,
Représentée par Monsieur Olivier HAMON, en sa qualité de Président,
ci-après dénommée « **le Titulaire** ».

Préambule :

Le lot n° 1 du marché référencé 2011-131 ayant pour objet l' « exécution d'un service de transports scolaires en circuits spéciaux scolaires dans le département des Yvelines » a été notifié par courrier en date du xxxxx à la société Cars de Versailles, à la suite d'une procédure d'appels d'offre, en application des articles 57 à 59 du Code des marchés publics.

Par délibération en date du 6 juin 2012, le **STIF (le cédant)** a délégué sa compétence en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires dans le cadre d'une convention délégation de compétence à la commune d'Auffargis, soit le **cessionnaire**.

Article 1 : Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet de permettre le transfert du lot n° 1 du marché n° 2011-131

En conséquence, le cessionnaire se substitue au cédant comme pouvoir adjudicateur du lot n° 1 du marché n° 2011-131 et aura les mêmes droits et les mêmes obligations que ce dernier.

Article 2 : Durée du marché

La durée du marché reste inchangée.
Cet avenant prend effet à sa date de notification.

Article 3 : Présentation des demandes de paiement

A compter de la notification du présent avenant, les factures mentionnées à l'article 15.3 du CCAP devront être envoyées après service fait à l'adresse suivante :

*Commune d'Auffargis
Hôtel de Ville
Place de la Mairie
78610 Auffargis*

Article 4 : Divers

Les autres clauses du marché initial demeurent applicables dans la mesure où elles ne sont pas modifiées par le présent avenant.

Fait à Paris,

<p>Pour le Cédant, Le STIF,</p> <p>le</p> <p>La Directrice Générale</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	<p>Pour le Cessionnaire, La commune d'Auffargis,</p> <p>le</p> <p>Le Maire</p> <p>Daniel BONTE</p>	<p>Pour le Titulaire, Cars de Versailles</p> <p>le</p> <p>Le Président</p> <p>Olivier HAMON</p>
--	---	--

Délibération n° 2012/0214

Séance du 11 juillet 2012

**AVENANT AUX MARCHES PUBLICS DE TRANSPORT SCOLAIRE
EN CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES DANS
LES DEPARTEMENTS DES YVELINES**

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

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-3 et L.3111-14 à L.3111-16,
- VU** les articles L213-13, L213-14 et L821-5 du code de l'éducation,
- VU** la loi n°83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n°84-53 modifiée du 26 janvier 1983,
- VU** la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004,
- VU** les articles R213-4 à R213-9 et D213-22 à D213-28 du code de l'éducation,
- VU** le Code des Marchés Publics,
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, et en particulier ses articles 25 à 30,
- VU** les délibérations du conseil n° 2007/0451 du 11 juillet 2007, 2007/0701 du 10 octobre 2007 et 2009/0525 du 27 mai 2009,
- VU** les délibérations n°2010/0116 et 2010/0117 du 17 février 2010 approuvant les règlements régionaux relatifs aux circuits spéciaux scolaires et au transport des élèves et étudiants handicapés,
- VU** la délibération n° 2011-0601 du Conseil du STIF du 6 juillet 2011,
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de service spéciaux de transport public routiers réservé aux élèves (circuits spéciaux scolaires) signée le 18 juillet 2011,
- VU** le rapport n°2012/0211 au 2012/0215,
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1^{er} : L'avenant n° 1 de transfert du marché public n° 2011/131, lot n°2, conclu avec la Commune de Saint Germain en Laye et la Société CSO, annexé à la présente délibération, est approuvé.

Article 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1^{er}.

Article 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0214-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Jean-Paul LEBLANC
Date de réception en préfecture : 13/07/2012



Circuits spéciaux scolaires dans le département des Yvelines (marché 2011-131) – Transport scolaire Lot n° 2

AVENANT N°1

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, Etablissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 Bis, 41 Rue de Châteaudun 75009 Paris (n° SIRET 287 500 078 00020),
Représenté par délégation par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale,
ci-après dénommé « **le Cédant** » ;

Et

La Commune de Saint Germain en Laye, dont le siège est situé 16 rue de Pontoise 78100 Saint Germain en Laye
Représentée par Monsieur Emmanuel LAMY, en sa qualité de Maire, en vertu de la délibération du conseil Municipal du 10.02.2011 ci-après dénommée « **le Cessionnaire** » ;

Et

La Société CSO, SAS au capital de 190.600 €, immatriculée au registre de Commerce à Versailles sous le numéro B572045573, dont le siège social est situé 18 rue de la Senette à CARRIERES SOUS POISSY 78955,
Représentée par Monsieur Pierre BONICELI, en sa qualité de Directeur,
ci-après dénommée « **le Titulaire** ».

Préambule :

Le lot n° 2 du marché référencé 2011-131 ayant pour objet l' « exécution d'un service de transports scolaires en circuits spéciaux scolaires dans le département des Yvelines » a été notifié par courrier en date du xxxxx à la société CSO, à la suite d'une procédure d'appels d'offre, en application des articles 57 à 59 du Code des marchés publics.

Par délibération en date du 6 juillet 2011, le **STIF (le cédant)** a délégué sa compétence en matière d'organisation des circuits spéciaux scolaires dans le cadre d'une convention délégation de compétence à la commune de Saint Germain en Laye, soit le **cessionnaire**.

Article 1 : Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet de permettre le transfert du lot n° 2 du marché n° 2011-131

En conséquence, le cessionnaire se substitue au cédant comme pouvoir adjudicateur du lot n° 2 du marché n° 2011-131 et aura les mêmes droits et les mêmes obligations que ce dernier.

Article 2 : Durée du marché

La durée du marché reste inchangée.
Cet avenant prend effet à sa date de notification.

Article 3 : Présentation des demandes de paiement

A compter de la notification du présent avenant, les factures mentionnées à l'article 15.3 du CCAP devront être envoyées après service fait à l'adresse suivante :

*Mairie de Saint Germain en Laye
16 rue de Pontoise
78100 Saint Germain en Laye*

Article 4 : Divers

Les autres clauses du marché initial demeurent applicables dans la mesure où elles ne sont pas modifiées par le présent avenant.

Fait à Paris,

<p>Pour le Cédant, Le STIF,</p> <p>le</p> <p>La Directrice Générale</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	<p>Pour le Cessionnaire, La ville de Saint Germain en Laye</p> <p>le</p> <p>Le Maire</p> <p>Emmanuel LAMY</p>	<p>Pour le Titulaire, CSO</p> <p>le</p> <p>Le Directeur</p> <p>Pierre BONICEL</p>
--	--	--

Délibération n° 2012/0215

Séance du 6 juillet 2012

DELEGATION DE COMPETENCE

AU S.I.V.U. DE L'ECOLE MATERNELLE INTERCOMMUNALE DE THOIRY

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-3, L.3111-14, L.3111-15 et 3111-16 ;
- VU** la loi 83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1984 ;
- VU** la loi n° 20046809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France, et en particulier ses articles 25 à 30 ;
- VU** la délibération n° 2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2011/0586 du 6 juillet 2011 portant délégation de compétences au SIVOM de Montfort l'Amaury en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** les délibérations du Comité Syndical du SIVOM de Montfort l'Amaury n°2012-09 du 5 mars 2012 ;
- VU** la délibération n° 02-02-12 du 15 mai 2012, du S.I.V.U. de l'Ecole Maternelle Intercommunale de Thoiry ;
- VU** le rapport n° 2012/0211 au 2012/0215 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE


ARTICLE 1^{er} : Il est pris acte de la substitution du S.I.V.U. de l'Ecole Maternelle Intercommunale de Thoiry au SIVOM de MONTFORT L'AMAURY dans les droits et obligations de ce dernier au titre de la convention de délégation de compétence conclue avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France le 18 juillet 2011 en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)

ARTICLE 2 : L'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France du 18 juillet 2011, passé avec le S.I.V.U. de l'Ecole Maternelle Intercommunale de Thoiry et le SIVOM de MONTFORT L'AMAURY en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires) est approuvé.

ARTICLE 3 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 2 de la présente délibération.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0215-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception en préfecture : 13/07/2012

**Avenant n° 1
à la convention de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n°2012/ du 6 juillet 2012 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- Le SIVOM de Montfort l'Amaury, ayant son siège 13 place Nickenick 78490 MONTFORT L AMAURY, et représenté par Président Monsieur Jean-Pierre CORBY, en vertu de la délibération du Comité Syndical n° 2012-09 du 5 mars 2012.

ET

- Le S.I.V.U. de l'Ecole Maternelle Intercommunale de Thoiry, ayant son siège à 3 place de la fontaine 78770 THOIRY et représenté par son Président Monsieur François MOUTOT, en vertu de la délibération du Comité Syndical n° 02-02-12 du 15 mai 2012,
ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-7 et L.3111-14 à L.3111-16,
- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles L.213-13, R.213-4 à R.213-9, R.213.20,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2011/0586 du 6 juillet 2011 portant délégation de compétences au SIVOM DE MONTFORT L'AMAURY en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,
- VU** les délibérations du Comité Syndical du SIVOM de Montfort l'Amaury n°2012-09 du 5 mars 2012 ;
- VU** la délibération du Comité Syndical du S.I.V.U. de l'Ecole Maternelle Intercommunale à Thoiry du 15 mai 2012 n° 02-02-12 ;

PREAMBULE

Le Comité Syndical du SIVOM de Montfort l'Amaury a reçu, le 6 juillet 2011, délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves. La convention a été signée le 18 juillet 2011.

Le 5 mars 2012, le Comité Syndical du SIVOM de Montfort l'Amaury a renoncé à ses compétences en matière de transports scolaires afin qu'elles soient reprises par le S.I.V.U. de l'Ecole Maternelle Intercommunale de Thoiry, ce qui impose le transfert des compétences auparavant exercées par le SIVOM de Montfort l'Amaury.

Dans ce cadre, les parties se sont rapprochées afin que la compétence pour l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves soit dorénavant exercée par S.I.V.U. de l'Ecole Maternelle Intercommunale à Thoiry.

Ainsi, le présent avenant a pour objet de transférer la délégation de compétence accordée au SIVOM de Montfort l'Amaury pour l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, au S.I.V.U. de l'Ecole Maternelle Intercommunale à Thoiry qui devient « Autorité organisatrice de proximité ».

Article 1er

Les parties au présent avenant prennent acte que le S.I.V.U. de l'Ecole Maternelle Intercommunale de Thoiry se substitue au SIVOM de Montfort l'Amaury dans les droits et obligations de ce dernier au titre de la convention de délégation de compétence conclue avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France le 18 juillet 2011 pour l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves.

Article 2

Toutes les clauses de la convention en date du 18 juillet 2011, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'aux termes de ladite convention.

Fait à _____

Le _____

En triple exemplaire,

Pour le Syndicat des
transports d'Ile-de-France

Pour S.I.V.U. de l'Ecole
Maternelle Intercommunale
de Thoiry
Le président

Pour le SIVOM de Montfort
l'Amaury

Le président

Mme Sophie MOUGARD

M. François MOUTOT

M. Jean-Pierre CORBY

Délibération n°2012/0216

Séance du 11 juillet 2012

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA VILLE DE PARIS
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

Service Régulier Local du 15^{ème} arrondissement

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF en date du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° 2012 DVD 96G du Conseil de Paris des 9 et 10 juillet 2012 siégeant en formation de Conseil Général ;
- VU** le rapport n° 2012/0216 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La Ville de Paris reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service régulier local, telle que décrite ci-dessous :

- Service régulier local dans le 15^{ème} arrondissement de Paris ;

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Ville de Paris pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.


ARTICLE 3 : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local de Paris est de 169 325 € TTC (valeur 2012), en année pleine ; elle est revalorisée chaque année selon la formule fixée dans la convention de délégation de compétence visée à l'article 2.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120714-2012-0216-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 2 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0216-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux

ENTRE :

- **Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2012/ [] du 11/07/2012, ci-après désignée le « **STIF** »,

D'UNE PART,

ET

- **La Ville de Paris**, ayant son siège place de l'Hôtel de Ville à Paris (4^{ème}) et représenté par Monsieur Le Président du Conseil de Paris en exécution d'une délibération du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général en vertu de la délibération n° 2012 DVD 96G des 9 et 10/07/2012, ci-après désignée « l'autorité organisatrice de proximité » ou « **l'AOP** »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général n° 2012 DVD 96G des 9 et 10 juillet 2012, sur l'approbation du principe de création d'une ligne de bus de quartier dans le 15^{ème} arrondissement et du principe d'une délégation de compétence à la Ville de Paris par le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) pour la mise en œuvre de ce service ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2012/XXXX du 11 juillet 2012 ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétence consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

Titre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de service régulier local, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'Article 5.1 -. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2 -. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 15 -, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 10 ans à compter de sa date de notification par le STIF.

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10 -.

Article 4 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence :

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services réguliers locaux figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II - de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,
 - étudie toute demande de modification de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
 - propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5 - Droits et obligations de l'AOP

Article 5.1 - Services faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service régulier local décrit ci-dessous :

- **un service régulier local, de type bus de quartier, dans le 15^{ème} arrondissement de Paris.**

Article 5.2 - Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes qui lui sont déléguées par le STIF :

- La mise en service des services visés au 5.1 avant le 31 décembre 2014 inclus.
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 - et à l'Annexe I.
- Le financement des services, avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'Article 8 -.
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'Annexe I.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébillettiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'Article 10 -et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément aux articles L.1221-3 et L.1221-4 du code des transports :

- soit d'exploiter le (les) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place la régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - la délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du service et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - la convention exécutoire signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - l'acte justifiant la date de mise en service du service,
 - tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service par la conclusion d'un avenant à la présente convention,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 15.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 - est la tarification francilienne. Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine autres qu'Emeraude et Rubis,
- La carte Emeraude pour les dessertes situées dans Paris et la carte Rubis pour les dessertes situées hors Paris,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelé « système NAVIGO », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

Article 7 - Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'Article 8 -, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

La participation du STIF au financement des services réguliers locaux définis à l'Article 5.1 de la présente convention est fixée à 169 325 € en année pleine (valeur 2012 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

Valeur en année pleine pour l'année N

=

Valeur en année pleine pour l'année N-1 X K_N

avec $K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 IPS_{N-1}/IPS_{N-2}$

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr; identifiant : 1567433)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, I_N est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'Article 8.1 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service régulier local.

Domiciliation bancaire :

- Titulaire du compte : Monsieur le Receveur Général des Finances Trésorier Payeur de la Région Ile de France – Collectivités Territoriales – 94 rue de Réaumur - 75104 Paris Cedex 02
- Etablissement bancaire : Paris Banque Centrale
- Code Banque : 30001
- Code Guichet : 00064
- Compte n° : U7530000000
- Clé RIB : 40

Titre III - INFORMATION ET CONTROLE

Article 10 - Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention.

L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- Analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport, données statistiques sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services ; et plus généralement tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté chaque année aux services du STIF. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 11 - Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 12 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13 - Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 14 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes se fait par avenant, sauf dans les cas suivants pour lesquels les parties conviennent que les modifications peuvent intervenir par échange de lettre recommandée avec accusé de réception :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- modification de l'amplitude, des horaires.

Dans le cas de la modification du périmètre de délégation, un avenant est nécessaire.

Dans tous les cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 15 - Résiliation

Article 15.1 - Résiliation pour faute

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter, par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'Article 5.1 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 15.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord et par le biais d'un avenant, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 16 - Fin de la convention

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se contacter afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

Article 17 - Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour le Maire de Paris et par
délégation

ANNEXE I
CAHIER DES CHARGES EN MATIERE DE SERVICES REGULIERS LOCAUX
EN REGION ILE-DE-FRANCE
- BUS DE QUARTIER DU 15EME ARRONDISSEMENT DE PARIS -

1. ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DES ELEMENTS JUSTIFIANT DE LA CREATION DU SERVICE

Depuis 2004, trois services réguliers locaux dits « Traverses » ont été mis en service successivement à Paris : la Traverse de Charonne, dans le 20^{ème} arrondissement (en novembre 2004), la Traverse Bièvre Montsouris, dans les 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements (en décembre 2005) et la Traverse Ney Flandre, dans les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements (en juin 2007).

Lors de son conseil du 11 février 2009, le STIF a donné à la Ville de Paris délégation de compétence pour organiser ces trois services.

Afin de poursuivre le développement des dessertes locales dans les quartiers parisiens peu ou pas desservis par les lignes de bus classiques et de répondre aux besoins de déplacements locaux, la Ville de Paris a décidé de créer une nouvelle ligne de bus de quartier dans les 17^{ème} et 18^{ème} arrondissements. Pour ce faire, elle a obtenu délégation de compétence du STIF par délibération n° 20100121 du 17 février 2010.

Cette nouvelle ligne de bus de quartier a été mise en service le 10 décembre 2011.

Donnant suite au développement de ces dessertes de transport locales, une cinquième ligne de bus de quartier desservira le secteur sud-est du 15^{ème} arrondissement de Paris. Le projet a été débattu lors de la phase de concertation, initiée le 7 avril 2011 par une réunion publique. L'itinéraire définitif a été adopté lors de la réunion de clôture de la concertation tenue le 26 mai 2011.

Le rôle de ce service est d'offrir une desserte fine à l'intérieur des quartiers. Ce nouveau bus de quartier dessert particulièrement les secteurs à la topographie difficile, au réseau viaire étroit. Il assure également des liaisons importantes pour la vie locale qui ne sont pas correctement assurées par les transports en commun existants. En effet, le tracé retenu pour la ligne, d'une longueur de près de 8,0 kilomètres, permet de compléter efficacement le réseau de bus sur le secteur, notamment en empruntant la rue Olivier de Serres, caractérisée par son dénivelé important et non desservie par le réseau de bus. Cette ligne assurera également une liaison entre les quartiers rue Bartholomé et les lieux importants de vie locale tels que la Mairie du 15^{ème} arrondissement, le marché de la rue de la Convention, le parc Georges Brassens...

Le public visé est principalement constitué des résidents du quartier, en particulier les personnes pour lesquelles une marche prolongée (ou la fréquentation du métro) peut s'avérer pénible (personnes âgées, personnes accompagnées de jeunes enfants, personnes handicapées...).

Dans le respect de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, portant diverses dispositions relatives aux transports, cette nouvelle ligne de bus de quartier sera soumise à une obligation de mise en concurrence pour son exploitation. Aussi, à ce stade, les conditions générales d'exploitation décrites aux articles 2, 3 et 4 suivants pourront faire l'objet, le cas échéant, de quelques adaptations au cours de l'année 2012, en fonction des résultats de cet appel d'offres.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La zone géographique desservie est située sur la partie centrale et sud-est du 15^{ème} arrondissement de Paris, en limite Est avec le 14^{ème} arrondissement.

Une zone comportant 5 conseils consultatifs de quartier est ainsi concernée par cette nouvelle desserte locale :

- Violet Commerce,
- Alleray Procession,
- Saint Lambert,
- Pasteur Montparnasse,
- Vaugirard Parc des Expositions.

2.1.2. Ayants droit

La ligne est ouverte à tout public détenteur d'un titre de transport valable en Ile-de-France, autorisé par le STIF, inscrit au Titre II, article 6 de la présente Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

Cette desserte locale, qui couvre la partie centrale et sud-est du 15^{ème} arrondissement de Paris, est constituée d'une ligne en boucle ayant une connexion au niveau de la station Convention (ligne 12 du métro) et d'une partie sud-est (en forme de « grande boucle ») qui dessert la rue Olivier de Serres, la Porte de Versailles, les voies arrières du tramway T3 sud.

Le service envisagé respectera les principes suivants (le schéma de la ligne figure ci après) :

- l'itinéraire de la ligne a une longueur de 8 km,
- 27 points d'arrêts sont desservis (dont 8 existants et 19 à créer),
- le service est effectué tous les jours de la semaine du lundi au dimanche et fonctionne toute l'année,
- l'amplitude moyenne de la ligne est de 7h30 à 20h30 du lundi au samedi et de 8h30 à 20h30 le dimanche,
- La fréquence moyenne est de 15 minutes du lundi au samedi et de 20 minutes le dimanche. Une offre allégée est appliquée pendant la période d'été du 15 juillet au 15 août, où la fréquence moyenne est de 20 minutes.

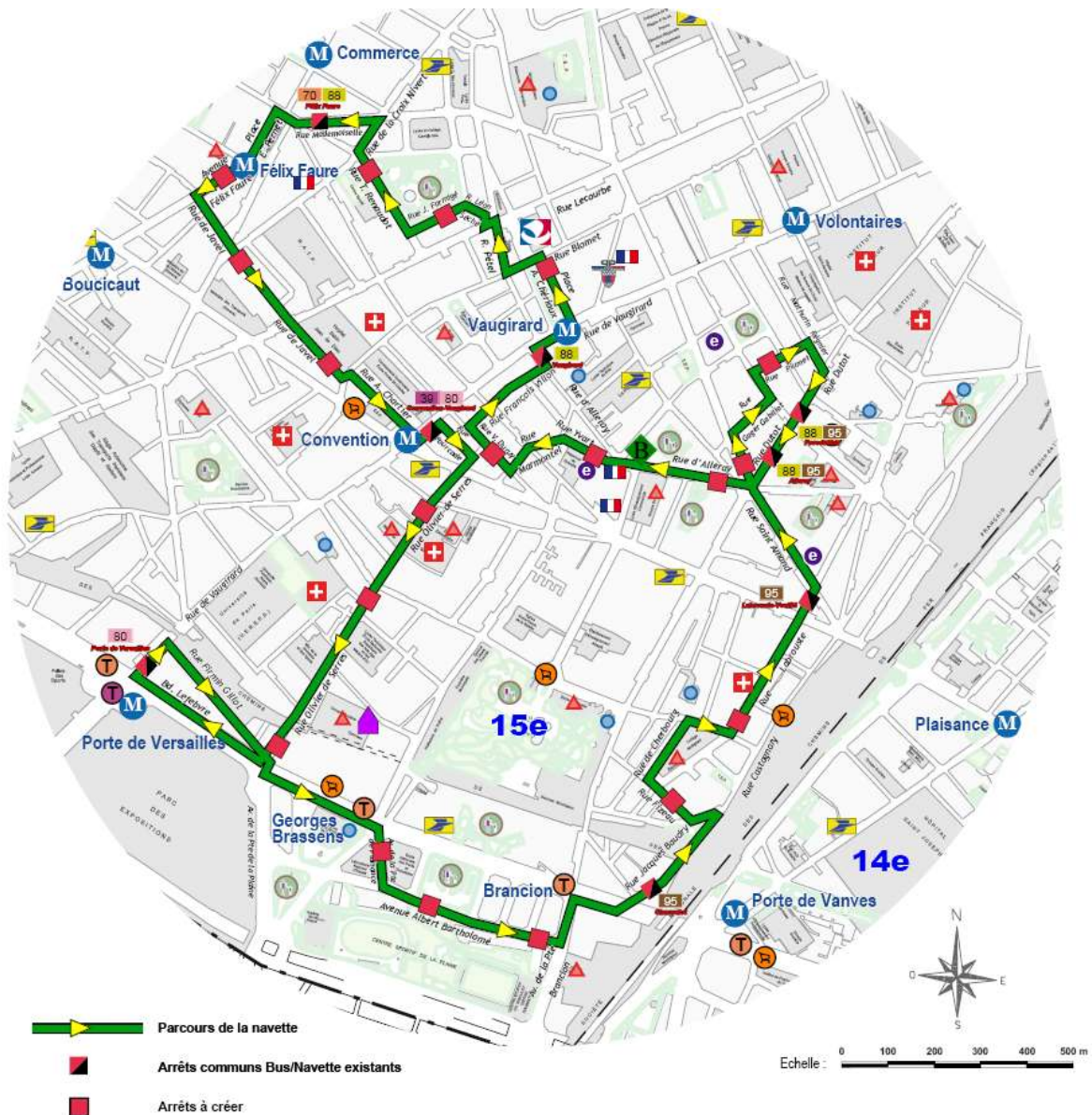


Schéma de la ligne de bus de quartier du 15^{ème} arrondissement de Paris

2.1.4. Matériel roulant

Le service est réalisé au moyen de 4 véhicules ainsi qu'un véhicule de réserve.

Les véhicules sont de gabarit réduit (maximum 20 places, dont 10 assises) et accessible à tous (Personnes à Mobilité Réduite, Usagers en Fauteuil Roulant), silencieux, peu polluants et à motorisation électrique.

Les véhicules sont équipés de valideurs.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Information voyageurs

L'information voyageurs est un point crucial pour une bonne perception et un bon fonctionnement du service. Elle doit être présente à tous les points d'arrêt, dans les véhicules, sur le site Internet de l'exploitant. Elle doit répondre notamment aux exigences suivantes :

- chaque point d'arrêt est conforme au cahier des charges du STIF, et dispose d'un abri bus ou bien d'un poteau sur lequel figurent au minimum le plan de la ligne, les

amplitudes horaires selon les jours et les périodes de l'année, les horaires de passage,

- le logo de la Ville de Paris sera présent sur chaque point d'arrêt ainsi que le nom commercial de la ligne de bus,
- l'exploitant met sur son site Internet, s'il en a un, le plan de la ligne, les amplitudes horaires, les fréquences,
- l'information à l'intérieur des véhicules se compose au minimum du plan de la ligne faisant apparaître, le cas échéant, les connexions avec les autres transports en commun (bus, tramway, métro), les tarifs,
- le véhicule est identifié par une charte graphique élaborée en commun entre l'exploitant et la Ville de Paris.

Les documents d'information sont élaborés et mis à jour par l'exploitant, en concertation avec la Ville de Paris.

L'exploitant assure la mise en place de l'information aux points d'arrêts, dans tous les véhicules (réserve comprise), ainsi que sur son site internet.

L'exploitant peut mettre en œuvre des campagnes de communication en collaboration avec la Ville de Paris afin d'accompagner les actions menées pour l'amélioration du service (changement d'itinéraire, évolution de matériel, changement d'horaire...) et pour accroître la notoriété de ce service de quartier.

2.2.2. Contrôle du service

Les voyageurs doivent se munir des titres de transport correspondant à leur catégorie et à la nature du service qu'ils utilisent, ainsi que des justifications éventuellement requises.

Tout voyageur entrant dans le bus doit présenter ou valider son titre de transport.

Le prestataire doit faire assermenter les agents qu'il charge de la surveillance, de la police de son réseau et de la perception des sommes visées dans l'alinéa ci-dessous.

Les agents de contrôle ont pour mission de veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations, ainsi qu'à l'application du règlement. Ils ont pour rôle de contrôler les titres de transport et de faire poursuivre conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui voyagent sans titre de transport, avec un titre non valable, et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur.

2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité

L'exploitant doit, pour assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :

- fournir les biens nécessaires à l'exploitation,
- assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté, de confort et accessible à tous.

Des enquêtes clientèles et des enquêtes de satisfaction pourront être menées afin de mesurer la qualité de service ressentie par les voyageurs.

Les agents de l'exploitant en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la Ville de Paris peut procéder à des contrôles portant sur :

- l'état d'entretien du matériel roulant,
- l'état et l'actualisation de l'information voyageurs (matériel roulant, point d'arrêt, site Internet),
- le contrôle des titres de transport,
- l'attitude du personnel de l'exploitant vis-à-vis de la clientèle,
- la continuité du service en situation perturbée (défaillance technique ou humaine, incident sur l'itinéraire),

- la régularité de l'exploitation et le respect de la fréquence et de l'amplitude horaire.

Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci dessus pourront donner lieu à des pénalités financières qui seront fixées dans le cadre de la convention d'exploitation signée entre la Ville de Paris et l'exploitant.

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité du service public par un service de substitution.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Suite aux résultats des études d'estimation, le trafic total est estimé à 413 716 voyages par an.

La valeur du trafic induit (hors transfert d'autres services de transport collectif) a été calculée sur la base de 28,8% du trafic estimé total soit 119 016 voyages annuels.

3.2. Niveau d'offre

Les kilomètres commerciaux annuels prévisionnels sont d'environ 144 000.

3.3. Tarification

La tarification proposée est établie sur la base de la tarification francilienne et d'une billetterie équivalente à 1 ticket t+ pour l'ensemble du trajet.

Par ailleurs, les voyageurs munis de forfaits Navigo (mensuels ou hebdomadaires), forfait Intégrale (annuel), forfait Mobilis (journée), Imagine'R étudiant ou scolaire, Tickets Jeunes, Cartes Améthystes ou Emeraude, Paris Visite, forfait Gratuité Transport, forfait Solidarité Transport (mensuels ou hebdomadaires), forfait carte circulation police, billets à plein tarif et tarif réduit sont admis à bord des véhicules. La validité du titre de transport concerne les zones 1 et 2.

Les conducteurs du prestataire sont habilités à percevoir des recettes pour la vente de titres à bord. Ils perçoivent la recette et rendent la monnaie.

Les véhicules sont équipés de pupitres et de valideurs permettant la délivrance et la validation des titres vendus à bord.

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le coût annuel prévisionnel du service est estimé à environ 1 500 000 € TTC.

La participation financière annuelle du STIF, basée sur les données de trafic induit (cf. article 8) est égale à **169 325 € TTC (valeur 2012)**.

4. MODALITES D'EXPLOITATION

4.1. Exploitation en régie

Le service ne sera pas exploité en régie.

4.2. Exploitation par un tiers

La Ville de Paris souhaite lancer une procédure de mise en concurrence pour l'exploitation de cette desserte locale. Pour ce faire, elle lancera un appel d'offres pour choisir l'opérateur du bus de quartier du 15^{ème} arrondissement.

L'exploitation se fera sous la forme d'un marché public, qui se traduira par un contrat d'exploitation signé entre la Ville de Paris et l'opérateur ayant proposé la meilleure offre en terme de rapport qualité / coût.

ANNEXE II

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

Par décision du 8 juillet 1999, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, Autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France, a engagé la généralisation de la télébillettique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébillettique d'Île de France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo, que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela, en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo¹

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens.

Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériel, logiciel...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, auprès des Adhérents à la présente Charte et des usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels) utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : pass Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.

¹ Navigo est une marque du STIF

- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
 - le RCTIF ;
 - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - le traitement des données à caractère personnel ;
 - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...) ;
 - le traitement des évolutions du système Navigo.

Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

Article 3 - Définitions

« Adhérent » : Toute personne morale ayant, au travers d'un contrat avec le STIF, à mettre en œuvre et exploiter tout ou partie du système Navigo pour la réalisation de ses activités.

« Charte » : désigne la présente Charte du système télébilletique NAVIGO.

« Titre de transport » : Un titre de transport est la combinaison d'un droit à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil et d'un tarif.

« Produit tarifaire » : Un produit tarifaire est la matérialisation d'un titre de transport sur un support papier, magnétique ou télébilletique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

« RCTIF » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

« RTTIF » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :

- le codage des données sur les supports ;
- les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
- les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
 - liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
 - liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
 - liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
 - liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;
 - liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
 - liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME NAVIGO

Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

Le comité d'interopérabilité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de l'interopérabilité du système Navigo.

4.1 – Constitution des comités

4.1.1 Composition

Les membres des comités sont :

- *le STIF,*
- *la RATP,*
- *la SNCF,*
- *l'association OPTILE mandatée par ses membres*

4.1.2 Représentation des membres dans les comités

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

4.2 – Missions du comité de Sécurité

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;

- de gérer les incidents à portée communautaire.

4.3 – Missions du comité d'interopérabilité

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

- d'élaborer le RCTIF ;
- d'élaborer le RTTIF ;
- d'émettre des propositions et de donner son avis sur le respect de l'interopérabilité par les Adhérents à la présente Charte ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.

4.4 – Organisation des comités

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

Les décisions sont prises à l'unanimité. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système NAVIGO.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport. Les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord du STIF, des experts peuvent participer aux réunions des comités.

Pour le bon fonctionnement des comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre des exigences minimales de sécurité, du RCTIF et du RTTIF par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion des comités.

Chaque membre a la responsabilité du personnel et des moyens matériels qu'il met à disposition des comités.

Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;
- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions de sécurité d'une part et de l'interopérabilité d'autre part ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo, toutes les informations, tous les

documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;

- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres Adhérents les incidents à portée communautaire précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF.
- avertissent le STIF de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

Article 6 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...) ;
- détient les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte ;
- détient les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME NAVIGO

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

Les règles de sécurité sont définies dans un Cahier des « Exigences minimales de sécurité du système Navigo ».

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » définit les « outils » permettant de limiter les risques en assurant la maîtrise des entités, des processus et des acteurs, des objets sensibles, du fonctionnement communautaire.

Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et clefs cryptographiques) ;
- la gestion du cycle de vie des supports ;
- la gestion des équipements sensibles (notamment ceux de vente) ;
- les responsabilités des différents Adhérents en fonction de leur périmètre d'activité (validation, vente, gestion des secrets...).

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacune autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo

Tout Adhérent respecte le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » au travers des « Spécifications opérationnelles du système Navigo » qu'il définit sous sa propre responsabilité.

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présente Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

Article 8 – Définition des règles d’interopérabilité du système Navigo

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

8.1 - Périmètre de l’interopérabilité Navigo

L’interopérabilité Navigo s’articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d’interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d’échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l’équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l’équipement.
- Du Référentiel Traitement Titres d’Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit les règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d’un produit avant fabrication pour le compte d’un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s’effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d’achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d’un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l’Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d’interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système télébillettique.

Le STIF tient à disposition des membres des comités mentionnés à l’article 4 de la présente Charte la liste des produits agréés RCTIF que lui a communiqué le (ou les) Organismes de contrôle et les informe de tout nouvel agrément.

8.3 – Elaboration du RCTIF

Les spécifications techniques d’interopérabilité du RCTIF sont rédigées par le Comité d’Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RCTIF.

Les autres parties du RCTIF sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

8.4 - Evolution du RCTIF

Toute évolution du RCTIF liée aux spécifications techniques d'interopérabilité est proposée par la commission RCTIF au Comité d'Interopérabilité qui décide des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications, notamment :

- les exigences du RCTIF auxquelles les fournisseurs de produit(s) contrôlé(s) conforme(s) ou en cours d'instruction de conformité ont adhéré ;
- le respect de la législation et la réglementation en vigueur.

Les évolutions ne concernant pas les spécifications techniques d'interopérabilité sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RCTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

8.5 – Elaboration du RTTIF

Les différents documents constituant le RTTIF sont validés par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RTTIF.

8.6 - Evolution du RTTIF

Toute évolution du RTTIF est proposée par la commission RTTIF au Comité d'Interopérabilité qui décidera des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RTTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

Sans préjudice des stipulations des articles 8.1 à 8.7, toute nouvelle version du RCTIF et/ou du RTTIF est validée selon le processus suivant :

1^{ère} étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée ;

2^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité étudie et valide le document, en établissant une liste des implications techniques ;

3^{ème} étape : chaque Adhérent transmet sous sa responsabilité le document pour avis, à toute personne qu'il a autorisée à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo et fait retour au comité ;

4^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité analyse les commentaires communiqués par ses membres, amendent au besoin le document objet des travaux et valide ce dernier document ;

5^{ème} étape : le STIF diffuse le document validé.

Article 9 – Application des règles d'interopérabilité du système Navigo

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérents et notamment :

- en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;
- en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes au RCTIF ;
- en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système.
Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs.
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité.

Et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :
 - soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébillettique dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
 - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
 - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
 - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
 - la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
- en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
 - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébillettique en Île-de-France,
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,
 - en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;
- en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

Le STIF est responsable du contrôle du respect des spécifications de sécurité et du RCTIF. Il réalise ou fait réaliser pour son compte des expertises sur les produits ou les

moyens de mise en œuvre du système Navigo. Ces expertises sont réalisées par plusieurs organismes de contrôle :

- d'une part pour le contrôle des éléments relatifs à la sécurité Navigo ;
- d'autre part pour le contrôle des éléments relatifs à l'Interopérabilité Navigo au titre du RCTIF.

Article 11 - Organismes de contrôle

Un organisme de contrôle est un tiers indépendant des Adhérents à la présente Charte, ou de leurs concurrents potentiels, et de tout fournisseur de produit ou de système billettique, chargé :

- d'effectuer des contrôles chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo à la demande du STIF, tant pour des problématiques de sécurité que d'interopérabilité ;
- au regard du RCTIF :
 - de contrôler la conformité des produits qui lui sont transmis ;
 - d'instruire les demandes dans un délai maximum de 3 mois ;
 - de déclarer, en cas de contrôle positif, le produit conforme.

Les Organismes de contrôle sont désignés par le STIF après respect des règles de mise en concurrence qui s'imposent à lui.

Pour le contrôle du respect du RCTIF, le STIF s'engage à ne retenir que des Organismes de contrôle certifiés selon la norme EN 45011, définissant les exigences générales relatives aux organismes procédant à la certification de produits.

Le STIF communique, pour avis simple, aux comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des Organismes de contrôle désignés.

Article 12 – Portée des contrôles

Les contrôles portent sur le respect par les Adhérents à la présente Charte :

- des exigences minimales de sécurité au travers de la mise en œuvre des spécifications opérationnelles rédigées par chacun ;
- du RCTIF ;
- des décisions de retrait de la conformité RCTIF d'un produit dès qu'ils en ont été avertis.

Pour le contrôle portant sur le respect des exigences minimales de sécurité, chaque début d'année civile, le STIF établit un plan des contrôles à réaliser chez les Adhérents.

Les contrôles portant sur le respect des dispositions du RCTIF et des décisions de retrait de conformité au RCTIF peuvent être effectués à titre occasionnel, sur demande du STIF, à ses frais, ou de tout Adhérent pour les produits dont cet Adhérent a la responsabilité, à ses frais.

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

CHAPITRE V – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS A PORTEE COMMUNAUTAIRE

Article 13 - Le « Plan d'Urgence »

En cas d'incident à portée communautaire, désigné ci-après « Incident », le STIF déclenche un « Plan d'Urgence », et en fonction de l'Incident soit le Comité de Sécurité soit le Comité d'interopérabilité se transforme en Cellule de Crise et s'adjoit toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident :
 - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.
Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;
 - majeur. Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.
Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;
 - bloquant. Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

Les différents contrôles et mesures constatés par l'Organisme de contrôle sont opposables à l'Adhérent.

Le coût du contrôle est à la charge du STIF. Cependant, si le contrôle fait apparaître la responsabilité du (ou des) Adhérent(s) contrôlé(s), et indépendamment des éventuels préjudices qui pourraient être allégués, celui-ci (ou ceux-ci) supportera (ont) le paiement total du contrôle dans le cas d'un Incident, quelque soit le niveau de gravité défini en Cellule de crise.

Tout Adhérent concerné a un délai d'un mois pour contester les conclusions du contrôle. En cas de désaccord entre les parties, un débat contradictoire sera organisé par le STIF.

Si aucune solution amiable n'est obtenue il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Article 15- Le traitement des Incidents

Le traitement d'Incident(s) de sécurité ou d'interopérabilité s'effectue selon le processus suivant :

- 1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;
- 2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;
- 3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :
- de poursuivre le processus,
 - ou de clore l'Incident ;
- 5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;
- 6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;
- 7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 - Confidentialité

Sous réserve des dispositions spécifiques de la Charte, chacun des Adhérents s'engage à ne pas divulguer à son personnel ou à des tiers, qui n'auraient pas à en connaître, les documents, les informations et les renseignements contenus dans le Cahier des « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système NAVIGO », le RCTIF et les documents constituant le RTTIF, ainsi que tout autre document confidentiel auquel il accède dans le cadre de l'exécution de la présente Charte. Il est responsable des agissements sous ce rapport des personnels ou partenaires qui cesseraient leur activité pour son compte.

La diffusion de tout document lié à la présente Charte ne peut être réalisée après signature d'un accord de confidentialité entre l'Adhérent et le destinataire des informations.

Cet engagement demeure après résiliation ou à l'échéance du contrat ou marché à l'origine de son adhésion.

Du fait de la confidentialité des documents, tout Adhérent devra, en cas de cessation totale d'activité de transport en Île-de-France, respecter les consignes de destruction de tout ou partie des matériels et de la documentation (notamment les « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et le RTTIF).

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

Au cours de la mise en œuvre de la présente Charte, chaque Adhérent s'engage à ce que soient respectées la sécurité et la confidentialité des données à caractère personnel, ainsi que le droit d'accès à ces données et, le cas échéant, le droit de rectification, conformément aux lois et réglementations applicables, en particulier la recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations à caractère personnel par les sociétés de transport collectif dans le cadre d'applications billettiques (adoptée le 16 septembre 2003 par délibération n° 03-038 de la Commission Nationale Informatique et Libertés dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique).

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE, déposée à l'INPI en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023735, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques, enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000 ;
- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistrement publié au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents à sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE et RCTIF :

- dans les documentations techniques ;
- dans les documents de consultation destinés aux fournisseurs ;
- dans les contrats avec les fournisseurs ;
- et plus généralement à tous les échanges utiles à l'interopérabilité du système Navigo.

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF est déclaré propriétaire des Exigences minimales de sécurité, du RCTIF, du RTTIF, et de toute documentation accessoire à ces documents.

En conséquence, chaque Adhérent à la présente Charte reconnaît que le STIF est propriétaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, et ce :

- pour une durée limitée à la durée de protection légale ;
- envers tout utilisateur des documents précités ;
- envers toute personne, pour tout type de destination concernant directement ou indirectement le transport en Île-de-France.

Il est précisé que tout document d'interopérabilité communiquée au Comité d'Interopérabilité et éventuellement intégrée dans le RCTIF ou dans le RTTIF n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité d'Interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Le STIF reconnaît que les Adhérents, dans les respects des clauses de l'article 16 de la Charte, ont des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

Article 20 - Sanctions

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Délibération n° 2012/0217

Séance du 11 juillet 2012

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BASSEE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2008/446 du 9 juillet 2008 sur la délégation de compétences à la communauté de communes de la Bassée pour l'organisation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 30 juillet 2008 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local,
- VU** la délibération du Conseil communautaire de la Bassée du 09 juin 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0217 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Considérant que la communauté de communes de la Bassée, avait précédemment reçu du STIF délégation de compétence pour le même service et que la communauté de communes de la Bassée en a demandé le renouvellement,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 la Communauté de communes de la Bassée reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type transport à la demande :

Le service de transport à la demande portera sur tout le territoire communautaire (23 communes) en complément du réseau régulier. Il sera effectué avec un véhicule de 16 places répondant aux normes d'accessibilité en vigueur, fonctionnera tout au long de l'année (hors jours fériés), les mardis, mercredis, jeudis et vendredis matin. Les usagers réserveront leur déplacement par téléphone.

ARTICLE 2 : La tarification applicable sera la tarification francilienne.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la communauté de communes de la Bassée pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type d'un transport à la demande, que définit l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.

Actués le 13/07/2012
075-287500078-20120711-2012-0217-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de cette desserte de niveau local est de 22 025 € TTC (valeur 2012) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0217-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

Convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° [REDACTED] du 11 juillet 2012, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté de Communes de la Bassée, ayant son siège 12 rue Joseph Bara 77480 BRAY-SUR-SEINE, et représenté par sa Présidente, Anne-Marie CHARLE, en vertu de la délibération du 9 juin 2012,
- ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2008/0446 du 9 juillet 2008 sur la délégation de compétence à la communauté de communes de la Bassée pour l'organisation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 30 juillet 2008 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil de la Communauté de Communes de la Bassée n° [REDACTED] du 9 juin 2012 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2012/[REDACTED] du 11 juillet 2012 sur la délégation de compétence à la communauté de communes de la Bassée pour l'organisation d'une desserte de niveau local ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Dans la continuité de la délégation de compétence précédente du 30 juillet 2008, qui prend fin le 30 juillet 2012, cette nouvelle délégation s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétence consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

Titre II - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de services de transport à la demande, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'Article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 4 ans à compter du 31 juillet 2012, sans préjudice des dispositions du dernier paragraphe de l'article 5.4 (caducité) et des dispositions de l'article 15 (résiliation).

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10.

Article 4 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence :

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services de transports à la demande figurant en Annexe I de la présente convention.
- Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.
- Il coordonne la modernisation du système de transport collectif francilien et garantit le caractère intermodal des systèmes.
- Il définit, assure ou fait assurer l'information multimodale.
- Il définit les principes de mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des réseaux.
- Il définit et met en œuvre sa politique de communication.
- En contrepartie des compétences déléguées, le STIF :
 - participe au financement des services en fonction de critères d'éligibilité aux financements et de modalités définis au Titre II de la présente convention,
 - contrôle l'exécution de la présente convention ; en particulier évalue avec l'AOP les conditions de mise en œuvre ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport,

- étudie toute demande de modification de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice de la compétence déléguée,
- propose des solutions en cas de différends avec les exploitants.

Article 5- Droits et obligations de l'AOP

Article 5.1 - Services faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service de transports à la demande décrit ci-dessous :

Service du mardi matin à destination de : BRAY-SUR-SEINE

Il dessert la Moitié Est du territoire comprenant les communes et hameaux de :

- . FONTAINE-FOURCHES
- . VILLUIS
- . BABY
- . BRIOTTE
- . VILLENAUXE-LA-PETITE
- . VILLIERS-SUR-TERRE
- . TOUSSACQ
- . OUINOTTE
- . VERNOY
- . PASSY-SUR-SEINE
- . NOYEN-SUR-SEINE
- . VILLIERS-SUR-SEINE
- . TOURY
- . LES CHAISES
- . HERME
- . PORT MONTAIN
- . LE VEZOULT
- . GRISY-SUR-SEINE
- . NEUVRY
- . EVERLY
- . FLAMBOIN
- . GOUAIX
- . LES PRAILLONS
- . CHALMAISON
- . BRAY-SUR-SEINE

Service du mercredi matin à destination de : BRAY-SUR-SEINE

Il dessert la Moitié Ouest du territoire comprenant les communes et hameaux de :

- . MONTIGNY-LE-GUESDIER
- . AVIGNY
- . LA TOMBE
- . GRAVON
- . BALLOY
- . BAZOCHES-LES-BRAY
- . MOUSSEAUX-LES-BRAY
- . JAULNES
- . SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
- . LES ORMES-SUR-VOULZIE
- . MOUY-SUR-SEINE
- . BRAY-SUR-SEINE

Service du jeudi après midi à destination de : PROVINS

Il dessert la totalité du Territoire communautaire comprenant les communes et hameaux de :

FONTAINE-FOURCHES	VILLIERS-SUR-SEINE
VILLUIS	TOURY
BABY	LES CHAISES
BRIOTTE	HERME
VILLENAUXE-LA-PETITE	PORT MONTAIN
VILLIERS-SUR-TERRE	LE VEZOULT
MONTIGNY-LE-GUESDIER	NEUVRY
LA TOMBE	GRAND PEUGNY
GRAVON	PETIT PEUGNY
BALLOY	MOUY-SUR-SEINE
BAZOUCHES-LES-BRAY	SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
MOUSSEAUX-LES-BRAY	LES ORMES-SUR-VOULZIE
BRAY-SUR-SEINE	MOULIN D'OCLES
JAULNES	EVERLY
VERNOY	FLAMBOIN
PASSY-SUR-SEINE	GOUAIX
TOUSSACQ	LES PRAILLONS
GRISY-SUR-SEINE	CHALMAISON
OUINOTTE	PROVINS
NOYEN-SUR-SEINE	

Service du vendredi matin à destination de : BRAY-SUR-SEINE

Il dessert la totalité du Territoire communautaire comprenant les communes et hameaux de :

FONTAINE-FOURCHES	VILLIERS-SUR-SEINE
VILLUIS	TOURY
BABY	LES CHAISES
BRIOTTE	HERME
VILLENAUXE-LA-PETITE	PORT MONTAIN
VILLIERS-SUR-TERRE	LE VEZOULT
MONTIGNY-LE-GUESDIER	NEUVRY
LA TOMBE	GRAND PEUGNY
GRAVON	PETIT PEUGNY
BALLOY	MOUY-SUR-SEINE
BAZOUCHES-LES-BRAY	SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
MOUSSEAUX-LES-BRAY	LES ORMES-SUR-VOULZIE
BRAY-SUR-SEINE	MOULIN D'OCLES
JAULNES	EVERLY
VERNOY	FLAMBOIN
PASSY-SUR-SEINE	GOUAIX
TOUSSACQ	LES PRAILLONS
GRISY-SUR-SEINE	CHALMAISON
OUINOTTE	
NOYEN-SUR-SEINE	

Article 5.2 - Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes qui lui sont déléguées par le STIF :

- La mise en service des services visés au 5.1 le 31/07/2012 (voir annexe 2 à renvoyer au STIF).
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'Annexe I.
- Le financement des services avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'Article 8.
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'Annexe I.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébillettiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'Article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

- soit d'exploiter le (les) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du(des) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du(des) service(s) (voir en annexe 2),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service :
 - par échange entre les parties de lettres recommandées avec accusé de réception, concrétisant leur accord sur ce report, lorsque le report de la mise en service est inférieur à 6 mois, à condition que le service demeure inchangé et que le report de la mise en service ne remette pas en cause l'échéance de la présente convention de délégation,
 - par la conclusion d'un avenant à la présente convention dans les autres cas,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 15.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

En toute hypothèse, si le service n'est toujours pas mis en service au plus tard 18 mois après la date prévisionnelle initiale, la convention sera réputée caduque sauf accord express des parties.

TITRE II- TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6- Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la tarification francilienne. Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine autres qu'Emeraude et Rubis,
- La carte Emeraude pour les dessertes situées dans Paris et la carte Rubis pour les dessertes situées hors Paris,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelé « système NAVIGO », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

Article 7- Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

La participation du STIF au financement des services de transports à la demande de la communauté de communes de la Bassée est fixée à 21 425€ en année pleine (valeur 2012 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

Valeur en année pleine pour l'année N

=

Valeur en année pleine pour l'année N-1 X K_N

avec $K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 IPS_{N-1}/IPS_{N-2}$

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr; identifiant : 1567433)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'Article 8.1 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Les demandes de versement doivent être accompagnées de demandes de paiement qui indiquent clairement le trimestre concerné, et le montant sollicité au titre du service.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service de transport à la demande (voir en annexe 2).

Domiciliation bancaire :

Titulaire du compte : Communauté de communes de la Bassée

Domiciliation bancaire : Centre des Finances Publiques de Bray-sur-Seine, Banque de France

Code Banque : 30001

Code Guichet : 00398

N° de compte : E771 0000000

Clé RIB : 91

TITRE III - INFORMATION ET CONTROLE

Article 10 - Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention. L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- Analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport, données statistiques sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services, et plus généralement, tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services du STIF, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 11 - Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 12 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

TITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13 - Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 14 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes se fait par avenant, sauf dans les cas suivants pour lesquels les parties conviennent que les modifications peuvent intervenir par échange de lettre recommandée avec accusé de réception :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- modification de l'amplitude, des horaires.

Dans le cas de la modification du périmètre de délégation, un avenant est nécessaire.

Dans tous les cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 15 - Résiliation

Article 15.1 - Résiliation pour faute

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter, par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'Article 5.1 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 15.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord et par le biais d'un avenant, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 16 - Fin de la convention

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se contacter afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

Article 17 - Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

La Directrice Générale

Pour l'AOP

La Présidente

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES POUR L'ORGANISATION DU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BASSEE

1. ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE

Mis en place à titre d'expérimentation, en 2006, le transport à la demande a rapidement été plébiscité par un nombre croissant d'usagers du canton. Une convention a été conclue jusqu'au 30 juin 2008 avec le transporteur « Les Cars Moreau » pour l'exploitation de ce service sur le territoire de la Communauté de Communes de la Bassée.

Cette dernière s'est alors vue déléguer la compétence par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour quatre ans et la prestation a fait l'objet d'un marché jusqu'au 24 juillet 2012.

Offre de transport à la demande :

Jour	Desserte	Destination
Mardi matin	• Moitié Est	• Bray
Mercredi matin	• Moitié Ouest	• Bray
Jeudi AM	• Toutes les communes	• Provins
Vendredi matin	• Toutes les communes	• Bray

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La Bassée constitue un territoire rural aux franges de la Région « Île-de-France », proche des départements de l'Aube (Champagne-Ardenne) et de l'Yonne (Bourgogne). Son positionnement géographique et son identité rurale en font un territoire spécifique en Île-de-France.

Ce territoire est sur l'aire d'attraction de trois villes moyennes situées aux portes de son périmètre : Provins, Montereau-Fault-Yonne et Sens.



La Communauté de Communes de la Bassée regroupe les communes du canton de Bray-sur-Seine, soit au total 23 communes sur un territoire vaste (une vingtaine de kilomètres de long). L'augmentation continue de sa population entraîne une augmentation des besoins dits de « services à la population ». Un ressort essentiel est la coopération entre ce territoire rural et les pôles urbains qui l'entourent à commencer par Provins.

Nouvelle offre de service :

Jour	Desserte	Destination
Mardi matin	• Moitié Est	• Bray
Mercredi matin	• Moitié Ouest	• Bray
Jeudi AM	• Toutes les communes	• Provins
Vendredi matin	• Toutes les communes	• Bray

2.1.2. Ayants droit

Le service s'adresse à tous les administrés du secteur ci-dessus défini dès lors que leur réservation a été validée.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

Il convient d'envisager séparément les services du mardi, du mercredi, du jeudi et du vendredi.

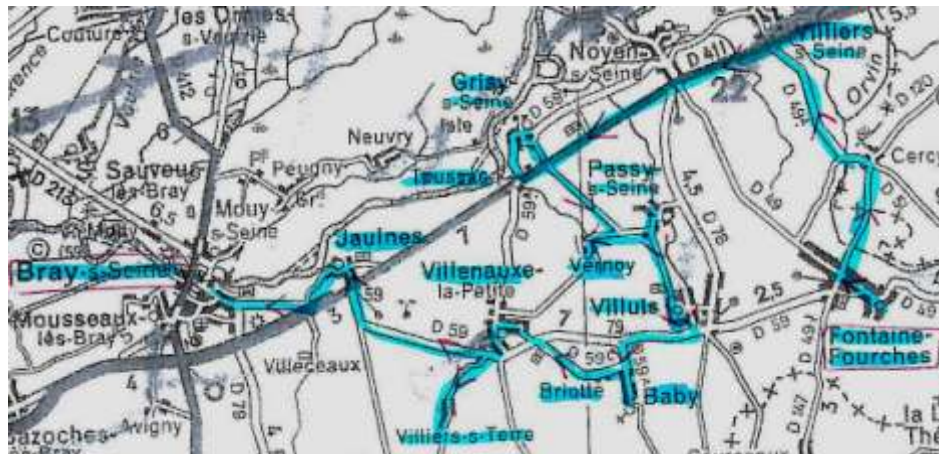
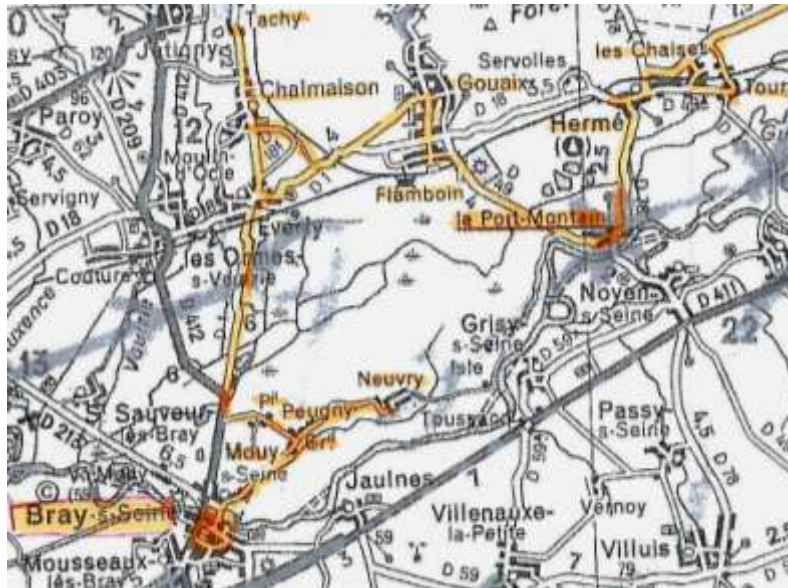
SERVICE DU MARDI MATIN à destination de BRAY-SUR-SEINE :

Il dessert la Moitié Est du territoire comprenant les communes et hameaux de :

FONTAINE-FOURCHES	TOURY
VILLUIS	PORT MONTAIN
BABY	LE VEZOULT
BRIOTTE	GRISY-SUR-SEINE
VILLENAXE-LA-PETITE	NEUVRY
VILLIERS-SUR-TERRE	EVERLY
TOUSSACQ	FLAMBOIN
OUILOTTE	GOUAIX
VERNOY	LES PRAILLONS
LES CHAISES	CHALMAISON
HERME	BRAY-SUR-SEINE
PASSY-SUR-SEINE	
NOYEN-SUR-SEINE	
VILLIERS-SUR-SEINE	

➤ Niveau d'offre : un aller-retour avec 1 seul véhicule

Le service procède aux 2 circuits (virtuels) suivants qu'il adapte en fonction des éventuelles non réservations dans les différentes communes :



- Le service dessert les destinations suivantes :
 - ▶ À côté du magasin Champion et du gymnase de Bray
 - ▶ À côté de la mairie de Bray
 - ▶ À côté du magasin ATAC de Mousseaux

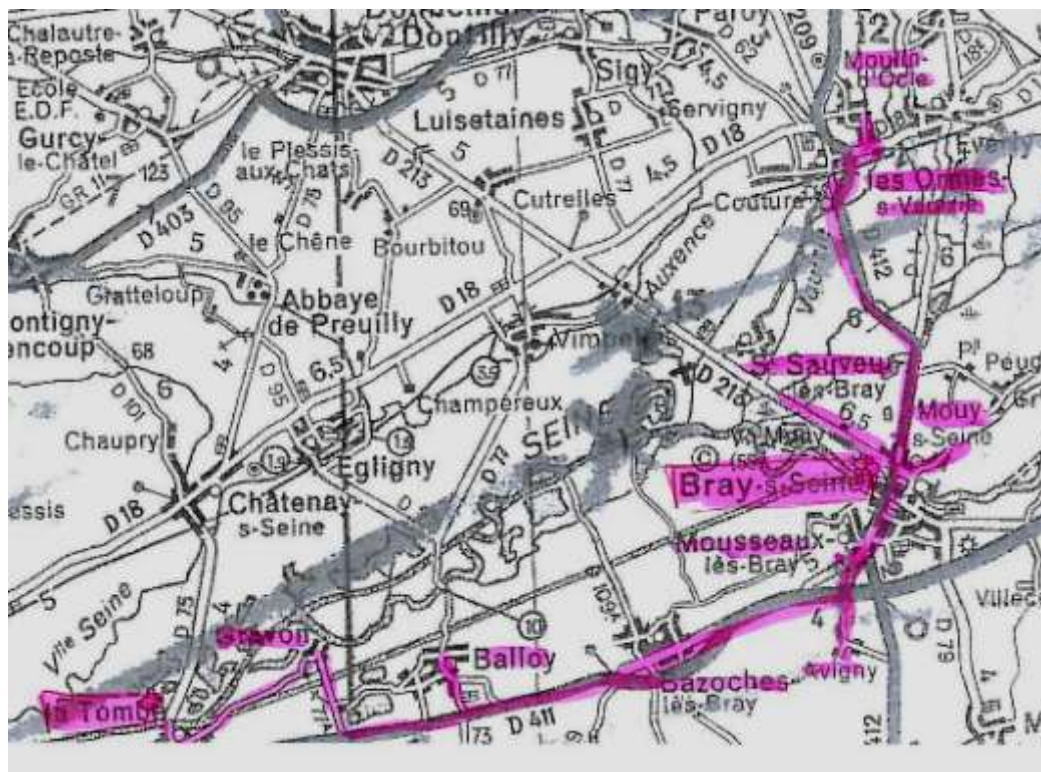
SERVICE DU MERCREDI MATIN à destination de BRAY-SUR-SEINE

Il dessert la Moitié Ouest comprenant les communes et hameaux de:

- . MONTIGNY-LE-GUESDIER
- . AVIGNY
- . LA TOMBE
- . GRAVON
- . BALLOY
- . BAZOCHES-LES-BRAY
- . MOUSSEAUX-LES-BRAY
- . JAULNES
- . SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
- . LES ORMES-SUR-VOULZIE
- . MOUY-SUR-SEINE
- . BRAY-SUR-SEINE

- Niveau d'offre : un aller-retour avec 1 seul véhicule

Le service procède au circuit (virtuel) suivant qu'il adapte en fonction des éventuelles non réservations dans les différentes communes:



- Le service dessert les destinations suivantes :
 - ▶ À côté du magasin Champion et du gymnase de Bray
 - ▶ À côté de la mairie de Bray
 - ▶ À côté du magasin ATAC de Mousseaux

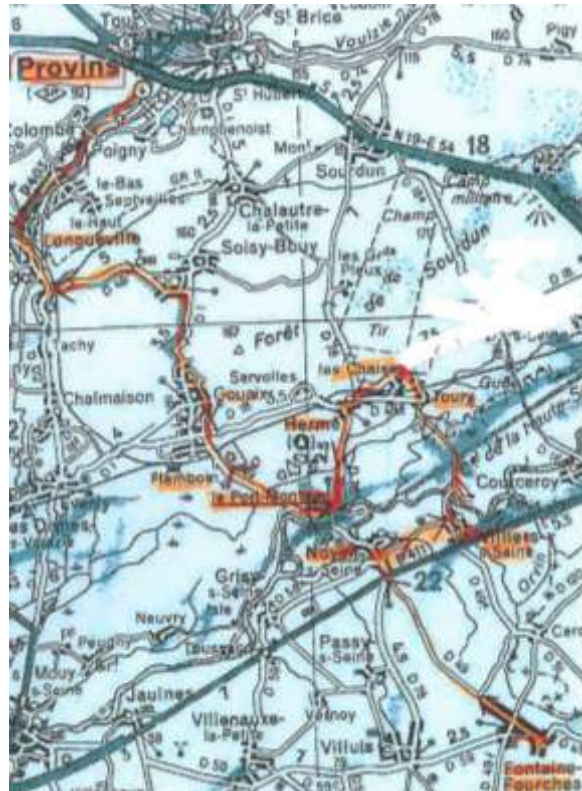
SERVICE DU JEUDI APRES MIDI à destination de PROVINS :

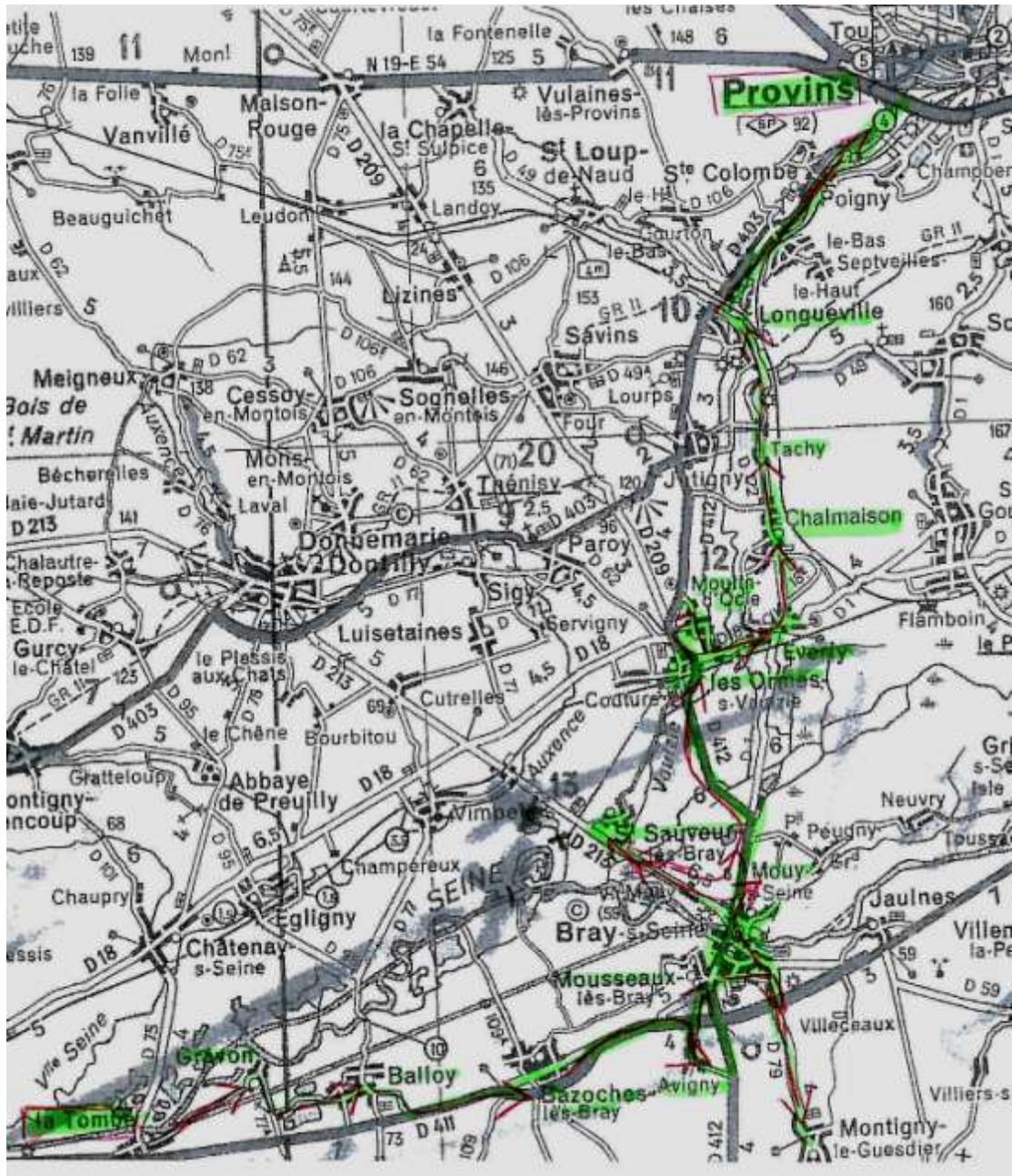
Il dessert la totalité du Territoire communautaire comprenant les communes et hameaux de:

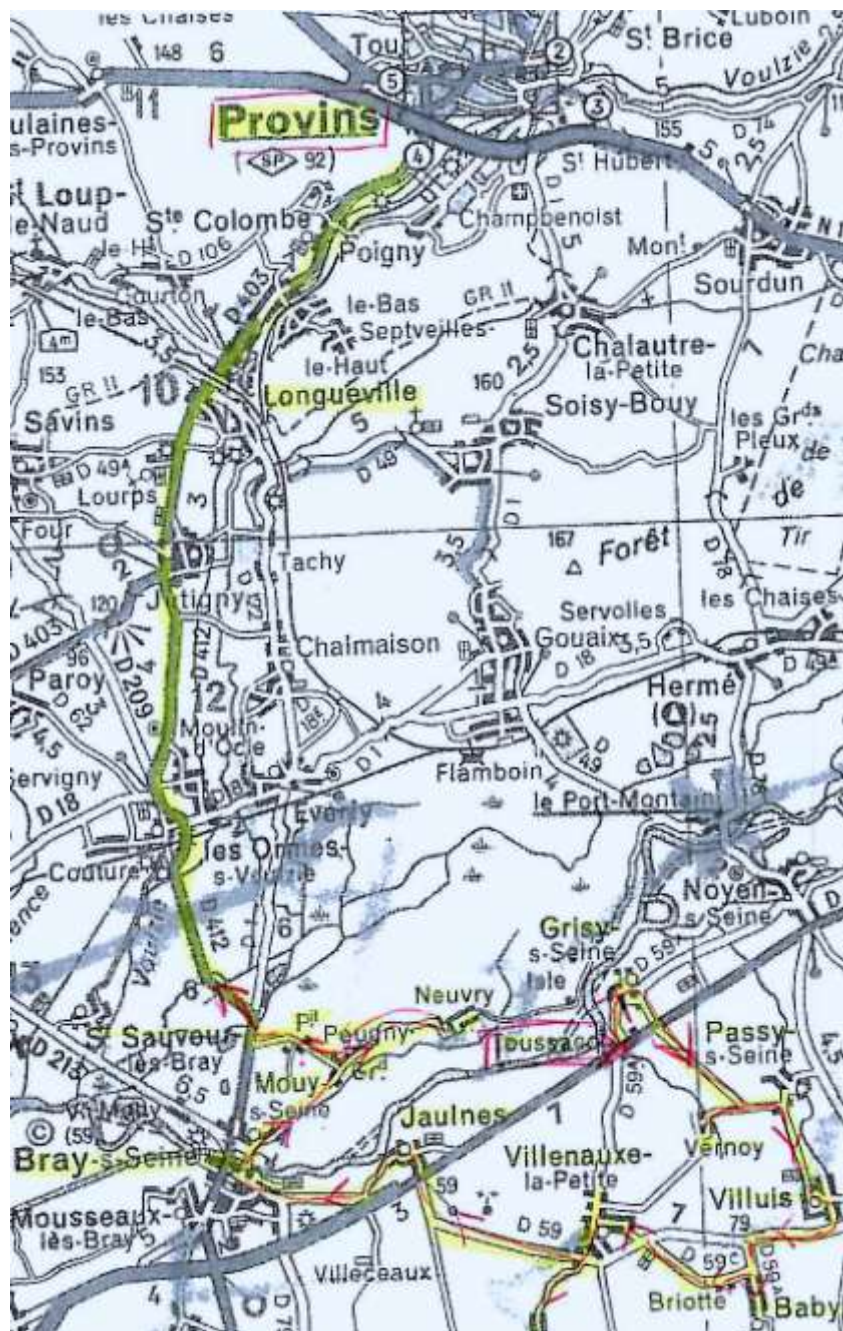
FONTAINE-FOURCHES	VILLIERS-SUR-SEINE
VILLUIS	TOURY
BABY	LES CHAISES
BRIOTTE	HERME
VILLENAXE-LA-PETITE	PORT MONTAIN
VILLIERS-SUR-TERRE	LE VEZOULT
MONTIGNY-LE-GUESDIER	NEUVRY
LA TOMBE	GRAND PEUGNY
GRAVON	PETIT PEUGNY
BALLOY	MOUY-SUR-SEINE
BAZOUCHES-LES-BRAY	SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
MOUSSEAUX-LES-BRAY	LES ORMES-SUR-VOULZIE
BRAY-SUR-SEINE	MOULIN D'OCLES
JAULNES	EVERLY
VERNOY	FLAMBOIN
PASSY-SUR-SEINE	GOUAIX
TOUSSACQ	LES PRAILLONS
GRISY-SUR-SEINE	CHALMAISON
OUINOTTE	PROVINS
NOYEN-SUR-SEINE	

- Niveau d'offre : un aller-retour avec 1 à 3 véhicule(s)

Le service procède aux 3 circuits (virtuels) suivants qu'il adapte en fonction des éventuelles non réservations dans les différentes communes :







Ces circuits desservent les destinations suivantes :

- ▶ Les différentes communes du territoire communautaire
- ▶ Le centre hospitalier de Provins
- ▶ Le centre commercial de Provins
- ▶ La Sous-préfecture de Provins pour les démarches administratives

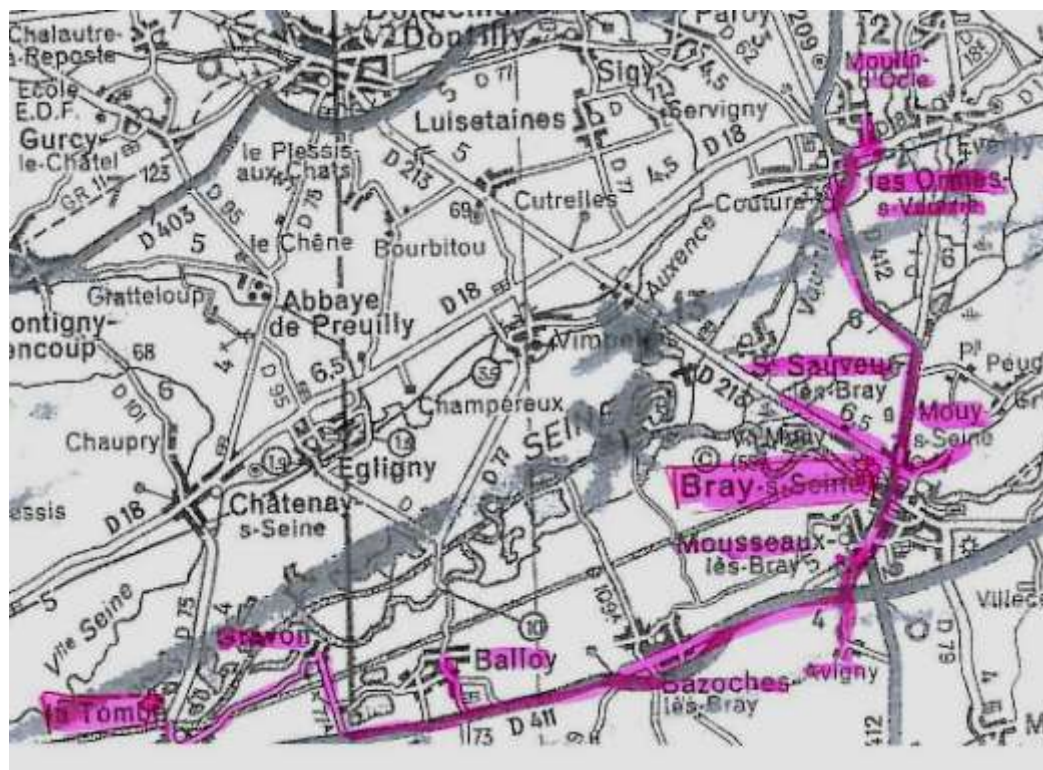
SERVICE DU VENDREDI MATIN à destination de BRAY-SUR-SEINE :

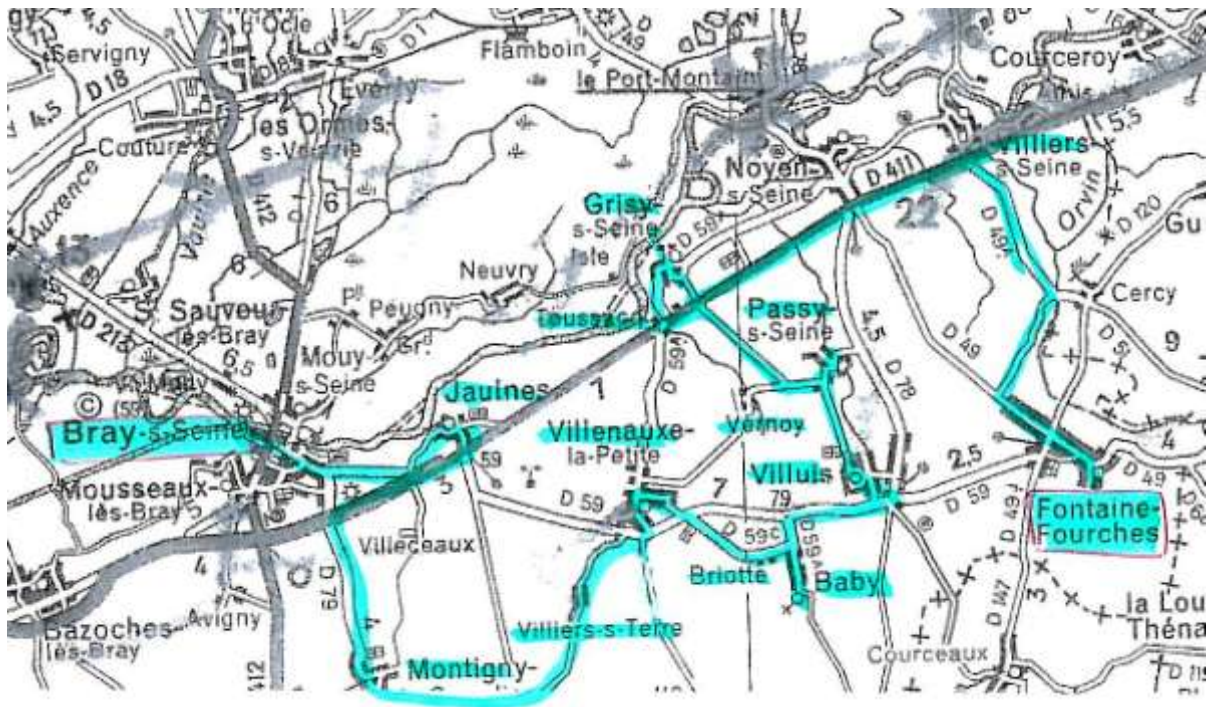
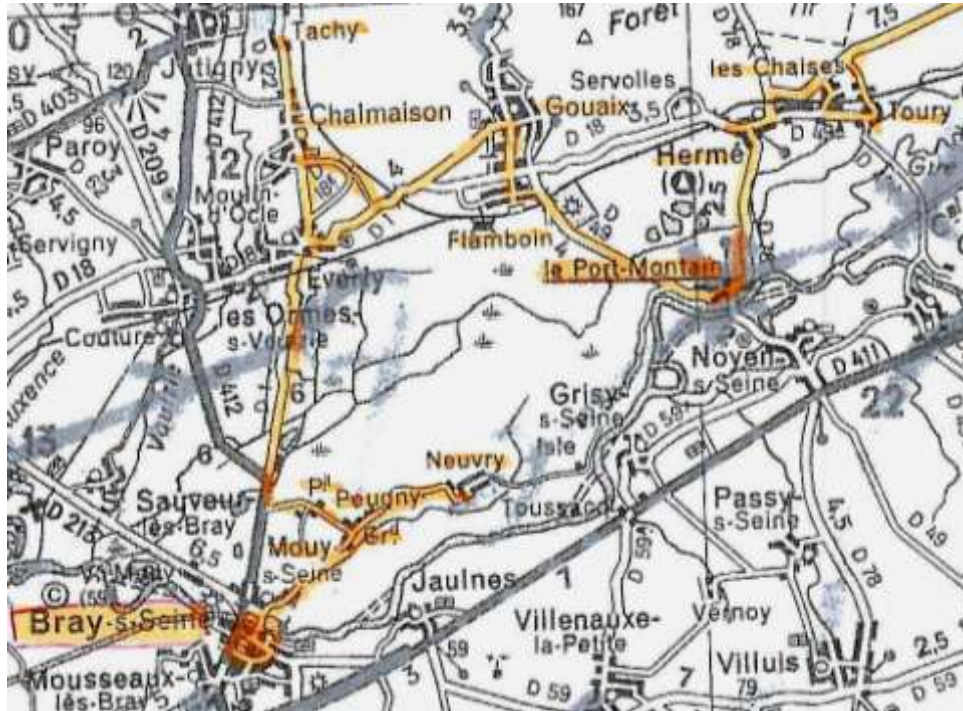
- Zone géographique desservie : la totalité des communes du territoire de la Communauté de Communes comprenant les communes et hameaux de :

FONTAINE-FOURCHES	TOURY
VILLUIS	LES CHAISES
BABY	HERME
BRIOTTE	PORT MONTAIN
VILLENAUXE-LA-PETITE	LE VEZOULT
VILLIERS-SUR-TERRE	NEUVRY
MONTIGNY-LE-GUESDIER	GRAND PEUGNY
LA TOMBE	PETIT PEUGNY
GRAVON	MOUY-SUR-SEINE
BALLOY	VIEUX MOUY
BAZOUCHES-LES-BRAY	SAINT SAUVEUR-LES-BRAY
MOUSSEAUX-LES-BRAY	LES ORMES-SUR-VOULZIE
BRAY-SUR-SEINE	MOULIN D'OCLES
JAULNES	LES PRAILLONS
VERNOY	CHALMAISON
PASSY-SUR-SEINE	EVERLY
TOUSSACQ	FLAMBOIN
GRISY-SUR-SEINE	GOUAIX
OUINOTTE	MONTRAME
NOYEN-SUR-SEINE	BRAY-SUR-SEINE
VILLIERS-SUR-SEINE	

➤ Niveau d'offre : un aller-retour avec 2 à 3 véhicule(s)

Le service procède aux 3 circuits (virtuels) suivants qu'il adapte en fonction des éventuelles non réservations dans les différentes communes :





Ces circuits desservent les destinations suivantes :

- ▶ Les différentes communes susmentionnées
- ▶ À côté du magasin Champion et du gymnase de Bray
- ▶ À côté de la mairie de Bray
- ▶ À côté du magasin ATAC de Mousseaux

➤ **Niveaux de services en fonction des périodes de l'année :**

Le service est assuré toute l'année sauf les jours fériés. Les services des mardis et mercredis ne sont pas assurés durant le mois d'août.

Le dépôt sur le lieu de destination est garanti pour le matin à 9h30 et la reprise à 11h30. Le dépôt sur le lieu de destination est garanti pour l'après-midi à 14h30 et la reprise à 16h30.

Le titulaire du marché s'engage à utiliser tous les moyens humains et matériels à disposition pour la bonne organisation et le bon déroulement du service. En particulier, il lui appartient d'optimiser les moyens en fonction de la fréquentation. En outre, il garantit un départ dès la première réservation.

➤ **Points d'arrêts desservis : les arrêts de bus ci-dessous désignés et existant**

	<i>Point d'arrêt</i>	<i>Nom de la voie</i>
BABY	Baby	Rue Grande
BALLOY	Mairie	Place de la Mairie
BAZOUCHES-LES-BRAY	Église	Place de l'Église
	Café	Grande Rue
BRAY SUR SEINE	La Borne Blanche	Avenue A. Peyrefitte
	Place des Buttes	Rue des Taupins
	Cimetière	Rue de Villeceaux
	Collège	Rue du Docteur Lobligeois
CHALMAISON	Parking	Route de Longueville
	Mairie	Grande Rue
	Praillons	Rue Gabriel Garnier
	Tachy	Rue du Château d'eau
EVERLY	Boulangerie	Route de Bray
	Lotissement Le Verger	Route de Longueville
FONTAINE-FOURCHES	Calvaire	rue du Calvaire
	École	Rue Saint-Martin
	Cars Moreau	Rue du 19 mars
GOUAIX	Flamboin bas	Rue du Château
	Flamboin 3 chemins	Avenue de la Gare
	Foyer	Avenue de la Gare
	Arrêt haut	Grande Rue
GRAVON	Route de Montereau	Route de Montereau
GRISY-SUR-SEINE	Mairie	Grande Rue
	Ouinotte	D59
	Toussacq	Ferme de Toussacq
HERME	Toury	Rue de la Granchotte
	Les Chaises	Rue du Stade
	Église	Rue du Vieux Moulin
JAULNES	Boulodrome	Rue de Courbetton
	Choyau	Route de Bray
	Neuvry	Rue des Graviers
MONTIGNY-LE-GUESDIER	Église	Route de Theil
	Cimetière	Route de Bray

MOUSSEAUX-LES-BRAY	Mairie	Grande Rue
	St Fiacre	Rue de la Sucrierie
	Avigny	CD 412
MOUY-SUR-SEINE	Vieux Pont	Rue du Vieux Pont
	Carrasco	Rue des Tilleuls
	mairie	Rue d'Henrien
	Grand Peugny	Route de Neuvry
	Petit Peugny	Ancienne Voie Romaine
	Silo	D 213
	Les Aulins	D 1
NOYEN-SUR-SEINE	4 Chemins	Route de Viliers
	Place du Calvaire	Route de l'Espérance
	Le Vezoult	
	Port Montain	Rue Brevignon
LES ORMES-SUR-VOULZIE	Les Ormes Place	Place
	Couture	Rue de Couture
	Moulin d'Ocle	Rue du Moulin d'Ocle
PASSY-SUR-SEINE	Étoile	Place de l'Étoile
SAINT SAUVEUR-LES-BRAY	La Goujonne	D 213
	Château	Place du Château
LA TOMBE	Mairie	Grande Rue
VILLENAUXE-LA-PETITE	Mairie	Grande Rue
	Villiers-sur-Terre	Grande Rue
	Briotte	Rue de Briotte
	Vernoy	Route de Villenauxe
VILLIERS-SUR-SEINE	Corps de Garde	Rue des Dronnots
VILLUIS	Mairie/École	Rue des Forges
PROVINS	Champbenoist	Route de Chalautre
	Près de la Comtesse	Avenue de la Voulzie
	Gare routière	Avenue A. Peyrefitte

2.1.4. Niveau d'offre

Jour	Kilomètres commerciaux annuels prévisionnels	Kilomètres HLP annuels prévisionnels
Mardi matin	2 000 Km	1 000 Km
Mercredi matin	1 000 Km	550 Km
Jeudi AM	6 000 Km	1 600 Km
Vendredi matin	6 000 Km	2 100 Km
TOTAL	15 000 km	5 250 Km

2.1.5. Matériel roulant

- Type de matériel : il se compose d'au moins un véhicule de deux à 16 places passagers.
- Caractéristiques notamment d'accessibilité : les véhicules seront en règle avec les dispositions juridiques en la matière et notamment la loi du 11 février 2005. L'accessibilité des véhicules aux personnes à mobilité réduite figurera parmi les critères d'appréciation des offres des candidats au marché d'exploitation,
- Age : l'âge maximal des véhicules est de dix ans. En ce qui concerne l'équipement en ceintures de sécurité pour les passagers, les véhicules seront en règle avec les dispositions juridiques en la matière et notamment le code de la route et le décret n°2003-637 du 9 juillet 2003. L'équipement en ceintures de sécurité figurera parmi les critères d'appréciation des offres des candidats au marché d'exploitation,
- Equipements (télébillettique, girouette,...) : les véhicules seront équipés d'un système de télé billettique compatible avec la tarification francilienne. Ce système sera installé dans les véhicules par l'exploitant
- Réserve véhicules : une réserve d'au moins un véhicule est imposée.

2.1.6. Centrale de réservation

A l'exception des utilisateurs de cartes « Rubis », « Navigo » et « Imagine'R », les usagers sont tenus d'être inscrits pour bénéficier du service.

Les réservations, par numéro de téléphone unique, interviennent la veille avant 16h00.

La cellule de réservation recueille pour chaque demandeur les Nom, Prénom, lieux de départ et d'arrivée, numéro de téléphone et la possession éventuelle de la carte Rubis.

Le gestionnaire adapte les circuits dans le souci d'optimiser les itinéraires et les horaires en fonction des demandes.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Le délai maximal est de 16 heures.

2.2.2. Information voyageurs

- Horaires de la ligne, plan de la ligne :
Une information sur le site Internet en devenir et des articles dans les bulletins municipaux et communautaires reprendront les modalités de fonctionnement du service, des arrêts desservis et de la tarification. Les demandeurs sont informés téléphoniquement, la veille au soir, de l'horaire et du lieu de ramassage. Le dépôt sur le lieu de destination est garanti pour le matin à 9h30 et la reprise à 11h30. Le dépôt sur le lieu de destination est garanti pour l'après-midi, à 14h30 et la reprise à 16h30.
- Information aux points d'arrêts :
Une information concerne les horaires d'arrivée, la destination de la ligne et le numéro d'inscription et de réservation.
- Chaque point d'arrêt est conforme au cahier des charges du STIF.
- Information à l'intérieur des véhicules :
Les véhicules feront l'objet d'aménagements spécifiques extérieurs afin d'assurer la promotion du service et comportera le numéro de réservation, ainsi que les logos des partenaires financiers identification du service.

2.2.3. Contrôle du service :

- Présentation des titres :
Elle requiert un contrôle par le titulaire.
- Modalités de contrôle, périodicité : systématique
Le contrôle par le maître d'ouvrage nécessite de la part du transporteur la remise d'un état trimestriel de fréquentation par Communes, et, en fin d'année, la présentation d'un rapport annuel d'activité comprenant :
 - Le nombre d'appels reçus,
 - Le nombre de kilomètres effectués pour chaque service,
 - Le nombre de personnes transportées pour chaque service,
 - Les cas d'indisponibilité du service de réservation ou du véhicule.
- Sanctions appliquées : dénonciation du marché de transport, le cas échéant

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

- Pénalités appliquées en cas de non réalisation du service (cf. convention de délégation du STIF) : il est prévu une pénalité de 100 Euros par jour à compter d'une semaine de non fonctionnement.
- Conditions de mise en place d'un service de substitution :
La disposition prévue à ce niveau repose sur la réserve de véhicules.
- Pas de bonus/malus sur indicateurs de qualité de service.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Jour	personnes susceptibles d'être intéressées	fréquentation moyenne
Mardi matin	15	• 2.83 personnes
Mercredi matin	10	• 2.33 personnes
Jeudi AM	30	• 11.22 personnes
Vendredi matin	50	• 17.56 personnes

- Estimation des trafics attendus annuellement par type de titres :

Ticket T	2 180 passagers
Carte Rubis	1 080 passagers
Carte Orange/Intégrale	50 passagers
Imagine'R	20 passagers
TOTAL	3 330 passagers

3.2. Tarification

- Tarification applicable :

La tarification applicable sera la tarification Francilienne, avec les titres suivants : Ticket T+, Pass Navigo, Carte Rubis, Carte Imagin'R.

- Pas de perception des recettes directes dans les véhicules (tickets).

3.3. Bilan économique prévisionnel

Le coût annuel du service est estimé à 27 000 Euros TTC.

4. MODALITES D'EXPLOITATION

4.1. Exploitation en régie : néant

4.2. Exploitation par un tiers

- Type de contrat :

Le service va être exploité par un tiers dans le cadre d'un marché public de service. La durée du marché sera d'un an, renouvelable tacitement dans la limite de 4 ans.

Afin de choisir l'exploitant de ce service de transport à la demande, la Communauté de Communes engagera une procédure de mise en concurrence, en respect du Code des marchés publics. Un avis d'appel public à la concurrence sera publié dans la presse locale, compte tenu du montant du marché compatible avec la procédure adaptée.

- Modalités de prise en compte des risques sur les recettes, sur l'évolution des coûts :

Le transporteur est rémunéré en fonction du kilométrage effectué, indépendamment de la fréquentation des usagers.

- Modalités de paiement par la collectivité :

Le transporteur adresse trimestriellement sa facture à la Communauté de communes.

ANNEXE II

ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU SERVICE (MODELE)

ATTESTATION

Je soussigné, *Président/Maire de l'AOP (désignation de l'AOP)*, atteste que *le service de transport à la demande/service régulier local (nom du service)* a bien été mis en place au *Jour Mois AAAA (date de mise en place effective du service)*, suite à une *procédure de mise en concurrence/mise en place d'une régie*.

Le marché a été attribué à *XXXXXXXXX (désignation et adresse de l'exploitant)*.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à *XXXXXXXX*, le *Jour Mois AAAA*.

Le président, Le Maire,

ANNEXE III

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

Par décision du 8 juillet 1999, le Syndicat des transports d'Île-de-France, Autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France, a engagé la généralisation de la télébillettique sur le réseau de transport relevant de sa compétence.

Le système télébillettique d'Île de France inhérent est appelé système Navigo.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo, que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela, en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo¹

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens.

Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériel, logiciel...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, auprès des Adhérents à la présente Charte et des usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels) utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : Pass Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.

¹ Navigo est une marque du STIF

- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et utilisés par les Adhérents et traitant des données Navigo (données usagers, données supports, données de validation, données de vente, données de contrôle, données de SAV, données de supervision...).
- Les référentiels d'interopérabilité de Navigo contenant les règles techniques et fonctionnelles communes de Navigo destinés à assurer l'interopérabilité :
 - le RCTIF ;
 - le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - le traitement des données à caractère personnel ;
 - la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...);
 - le traitement des évolutions du système Navigo.

Article 2 - Objet

Afin d'organiser la sécurité et l'interopérabilité du système Navigo, la présente Charte fixe les modalités :

- de pilotage et de coordination du système Navigo (Chapitre II) ;
- de définition et d'application des règles d'élaboration et de mise en œuvre du système Navigo (Chapitre III) ;
- de contrôle du système (Chapitre IV) ;
- de traitement des incidents pouvant avoir une portée communautaire (Chapitre V).

Article 3 - Définitions

« **Adhérent** » : Toute personne morale ayant, au travers d'un contrat avec le STIF, à mettre en œuvre et exploiter tout ou partie du système Navigo pour la réalisation de ses activités.

« **Charte** » : désigne la présente Charte du système télébilletique NAVIGO.

« **Titre de transport** » : Un titre de transport est la combinaison d'un droit à utiliser les transports collectifs sur un périmètre géographique et temporel donné, d'un profil et d'un tarif.

« **Produit tarifaire** » : Un produit tarifaire est la matérialisation d'un titre de transport sur un support papier, magnétique ou télébilletique. Le nom du produit tarifaire est l'association du nom du titre et du nom du support.

« **RCTIF** » : Le Référentiel Commun Télébilletique Île-de-France définit les contraintes techniques des produits Navigo en termes de communication entre l'équipement et le support. Il est constitué de l'ensemble des spécifications techniques, permettant d'assurer l'interopérabilité face aux clients, complétées par la description des tests de conformités et des exigences contractuelles et procédurales. Le RCTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

« **RTTIF** » : Le Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France définit :

CHAPITRE II – MODALITES DE PILOTAGE ET DE COORDINATION DU SYSTEME NAVIGO

Article 4- Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo

Le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo sont deux comités indépendants.

Le comité de sécurité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de la sécurité du système Navigo.

Le comité d'interopérabilité Navigo est l'organe de pilotage et de coordination de l'interopérabilité du système Navigo.

4.1 – Constitution des comités

4.1.1 Composition

Les membres des comités sont :

- le STIF,
- la RATP,
- la SNCF,
- l'association OPTILE mandatée par ses membres

4.1.2 Représentation des membres dans les comités

Tout Adhérent à la Charte est membre des comités visés dans la présente Charte.

Le STIF, la RATP, la SNCF et l'association OPTILE désignent respectivement leurs représentants pour siéger dans chaque comité. Un seul et même représentant peut être désigné pour siéger aux deux comités. En cas de vacance, un nouveau représentant est désigné dans les meilleurs délais.

- le codage des données sur les supports ;
- les règles de traitement de ces données lors des opérations de validation, de vente, de contrôle, de SAV ;
- les formats des listes d'échanges de données entre les différents systèmes d'information :
 - liste noire, correspondant à la liste des supports et titres à invalider suite au constat d'une fraude ou de perte et vol ;
 - liste d'invalidation, correspondant à la liste des supports et titres invalidés par les équipements de validation par mise en application de la liste noire ;
 - liste verte, correspondant à la liste des droits et profils à charger sur les supports lors de leur présentation sur un appareil de vente ;
 - liste de rechargement, correspondant à la liste des droits et profils chargés sur les supports par la mise en application de la liste verte par les appareils de vente ;
 - liste des ventes, correspondant à la liste des droits et profils chargés, supprimés ou annulés sur les supports par les appareils de vente ;
 - liste blanche, correspondant à la liste des titres chargés sur les supports en circulation.

Le RTTIF s'appuie sur les normes et standards en vigueur.

4.2 – Missions du comité de Sécurité

Le comité de sécurité a pour mission :

- d'évaluer les risques, et les besoins de sécurité du système Navigo ;
- de définir les règles minimales de sécurité du système Navigo ;
- d'évaluer et d'améliorer ces règles ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

4.3 – Missions du comité d'interopérabilité

Le comité d'interopérabilité a pour mission :

- d'élaborer le RCTIF ;
- d'élaborer le RTTIF ;
- d'émettre des propositions et de donner son avis sur le respect de l'interopérabilité par les Adhérents à la présente Charte ;
- de gérer les incidents à portée communautaire.

Le comité d'interopérabilité s'articule autour de deux commissions qui lui sont rattachées : commission RCTIF et commission RTTIF.

4.4 – Organisation des comités

Le STIF préside le comité de sécurité Navigo et le comité d'interopérabilité Navigo.

Chaque représentant des membres bénéficie d'une voix délibérative.

Les décisions sont prises à l'unanimité. En cas de désaccord, le STIF décide en dernier ressort après justification sur la base des exigences de la politique tarifaire des transports collectifs franciliens qu'il décide et des impératifs de sécurité du système NAVIGO.

Dans le cas où les décisions prises conduisent à des engagements nouveaux par rapport aux engagements pris par les Adhérents dans les contrats, conclus avec le STIF, régissant les modalités relatives à l'exploitation des services de transport. Les conséquences financières de ces nouveaux engagements font l'objet d'un avenant aux contrats précités.

Les comités se réunissent au moins une fois par semestre. Ils se réunissent, en outre, sur convocation du STIF, éventuellement à la demande d'un des membres, et en cas de crise.

Sur demande de l'un des membres et avec l'accord du STIF, des experts peuvent participer aux réunions des comités.

Pour le bon fonctionnement des comités, chaque membre collabore activement :

- en communiquant à toutes les parties toutes les informations, documents, renseignements et éléments existants qui pourraient être utiles à l'accomplissement de sa mission d'analyse ;
- en contrôlant de manière régulière la mise en œuvre des exigences minimales de sécurité, du RCTIF et du RTTIF par lui-même et par les personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo ;
- en participant à chaque réunion des comités.

Chaque membre a la responsabilité du personnel et des moyens matériels qu'il met à disposition des comités.

Article 5 - Responsabilité des Adhérents à la Charte Navigo

Les Adhérents :

- intègrent des dispositions relatives au respect des engagements et exigences de la présente Charte dans les contrats qu'ils passent avec toute personne, physique ou morale, pour l'autoriser de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre d'un élément du système Navigo ;

- communiquent au STIF le nom d'un interlocuteur unique pour les questions de sécurité d'une part et de l'interopérabilité d'autre part ;
- communiquent à chaque personne morale à qui ils confient, de quelque manière que ce soit, tout ou partie du système Navigo, toutes les informations, tous les documents, renseignements et éléments existants qu'elles ont à connaître pour respecter les exigences de la présente Charte ;
- participent directement ou par l'intermédiaire de leur mandataire à la rédaction des documents techniques et fonctionnelles dont ils ont la responsabilité au sein des comités après décision desdits comités ;
- sont responsables des incidents à portée communautaire détectés dans leurs propres applications du système Navigo ou dans les applications du système Navigo par les personnes qu'ils ont autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo. Dans ce cadre, le STIF est subrogé dans les droits des Adhérents pour l'ensemble des préjudices que peuvent entraîner pour les autres Adhérents les incidents à portée communautaire précités. Lorsque le STIF perçoit une indemnisation, le STIF et les Adhérents ayant subi un préjudice concluent dans les meilleurs délais un accord sur la rétrocession à ces Adhérents, à proportion de leur préjudice, des sommes ainsi perçues par le STIF.
- avertissent le STIF de tous incidents à portée communautaire mentionnés au point ci-dessus ;
- avertissent le STIF de tout projet d'évolution ayant un impact communautaire d'un élément du système Navigo, et de la date souhaitée de sa mise en œuvre ;
- facilitent le contrôle des Organismes de contrôle.

Article 6 - Rôle particulier du STIF

Le STIF :

- préside les comités et décide en dernier ressort ;
- arrête la liste des membres des comités ;
- assure le secrétariat des comités (rédaction et envoi des convocations et des ordres du jour, réservations des salles de réunion, rédaction et envoi des comptes-rendus de réunion...);
- détiennent les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte;
- détiennent les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME NAVIGO

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

Les règles de sécurité sont définies dans un Cahier des « Exigences minimales de sécurité du système Navigo ».

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » définit les « outils » permettant de limiter les risques en assurant la maîtrise des entités, des processus et des acteurs, des objets sensibles, du fonctionnement communautaire.

Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et clés cryptographiques) ;
- la gestion du cycle de vie des supports ;
- la gestion des équipements sensibles (notamment ceux de vente) ;
- les responsabilités des différents Adhérents en fonction de leur périmètre d'activité (validation, vente, gestion des secrets...).

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo

Tout Adhérent respecte le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » au travers des « Spécifications opérationnelles du système Navigo » qu'il définit sous sa propre responsabilité.

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo.

Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des contrôles prévus dans la présente Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

Article 8 – Définition des règles d'interopérabilité du système Navigo

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (le RCTIF) :
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports.

Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.

- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (le RTTIF) :
Le RTTIF décrit les règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système téléinformatique.

Le STIF tient à disposition des membres des comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des produits agréés RCTIF que lui a communiqué le (ou les) Organismes de contrôle et les informe de tout nouvel agrément.

8.3 – Elaboration du RCTIF

Les spécifications techniques d'interopérabilité du RCTIF sont rédigées par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RCTIF.

Les autres parties du RCTIF sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

8.4 - Evolution du RCTIF

Toute évolution du RCTIF liée aux spécifications techniques d'interopérabilité est proposée par la commission RCTIF au Comité d'Interopérabilité qui décide des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications, notamment :

- les exigences du RCTIF auxquelles les fournisseurs de produit(s) contrôlé(s) conforme(s) ou en cours d'instruction de conformité ont adhéré ;
- le respect de la législation et la réglementation en vigueur.

Les évolutions ne concernant pas les spécifications techniques d'interopérabilité sont élaborées par le STIF, en collaboration avec le Comité d'Interopérabilité.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RCTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

8.5 – Elaboration du RTTIF

Les différents documents constituant le RTTIF sont validés par le Comité d'Interopérabilité et plus particulièrement la Commission RTTIF.

8.6 - Evolution du RTTIF

Toute évolution du RTTIF est proposée par la commission RTTIF au Comité d'Interopérabilité qui décidera des modifications et des évolutions, en tenant compte des versions antérieures en vigueur et des incidences de ces modifications.

L'entrée en vigueur de toute évolution du RTTIF est définie par le Comité d'Interopérabilité.

8.7 - Validation et suppression des versions du RCTIF/RTTIF

Sans préjudice des stipulations des articles 8.1 à 8.7, toute nouvelle version du RCTIF et/ou du RTTIF est validée selon le processus suivant :

1^{ère} étape : la commission RCTIF/RTTIF rédige la nouvelle version pour tout ou partie selon l'évolution envisagée ;

2^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité étudie et valide le document, en établissant une liste des implications techniques ;

3^{ème} étape : chaque Adhérent transmet sous sa responsabilité le document pour avis, à toute personne qu'il a

autorisée à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo et fait retour au comité ;

4^{ème} étape : le Comité d'Interopérabilité analyse les commentaires communiqués par ses membres, amendent au besoin le document objet des travaux et valide ce dernier document ;

5^{ème} étape : le STIF diffuse le document validé.

Article 9 – Application des règles d'interopérabilité du système Navigo

La mise en œuvre des stipulations de la présente Charte, du RCTIF, du RTTIF nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques par les Adhérents et notamment :

- en intégrant dans leurs marchés les obligations découlant de la présente Charte et les exigences techniques du RCTIF et du RTTIF ;
 - en installant et ne mettant en service que des unités de produits conformes au RCTIF ;
 - en vérifiant la bonne prise en compte des exigences techniques du RTTIF par les systèmes mis en œuvre par la validation des spécifications et par la prononciation de la recette de chaque système.
- Au travers de cette procédure, les Adhérents sont responsables du respect des règles d'interopérabilité du RTTIF par leurs fournisseurs.
- en exploitant chaque unité de produit dans le respect de la conformité au RCTIF et au RTTIF : à savoir, maintenir conforme le produit dans le respect des exigences d'interopérabilité.

Et plus particulièrement pour le RCTIF :

- en respectant les règles du RCTIF en matière de consultation de fournisseurs telles qu'elles figurent en annexe : toute autre spécification particulière à un ou plusieurs Adhérent(s) n'entre pas dans le cadre du RCTIF et entre uniquement dans le processus d'achat spécifique à chaque Adhérent ;
- en demandant à leurs fournisseurs :
 - soit, en cas de mise au point préalable de prototype, de faire contrôler la conformité des produits de télébilletique dès leur mise au point et de fournir le certificat de conformité au RCTIF ;
 - soit, en cas d'achat de produits finis de fournir, préalablement à la mise en service, un certificat de conformité au RCTIF en vigueur ;
 - de respecter l'ensemble des contrôles qui permettent de constater l'état de conformité au RCTIF ;
- en respectant les décisions de contrôle de conformité au RCTIF selon les conditions suivantes :
 - la décision afférente au contrôle de conformité d'un produit est opposable à chaque Adhérent ayant mis en service ledit produit. Chaque Adhérent est responsable devant le STIF du bon traitement des évolutions assurant la conformité au RCTIF du produit qu'il a mis en service et ce même si un autre Adhérent utilise ce même produit ;
 - la décision de conformité d'un produit doit être obtenue par l'Adhérent avant toute mise en service dudit produit ;
- en respectant toute décision de retrait de la conformité d'un produit dès qu'ils en ont été avertis, à savoir :
 - en n'achetant plus, dans le futur, des unités du produit, objet du retrait, pour l'utilisation télébilletique en Île-de-France,
 - en vérifiant si les unités du produit qu'ils ont acquises antérieurement à la décision de retrait de conformité, sont bien conformes,

- d'instruire les demandes dans un délai maximum de 3 mois ;
- de déclarer, en cas de contrôle positif, le produit conforme.

Les Organismes de contrôle sont désignés par le STIF après respect des règles de mise en concurrence qui s'imposent à lui.

Pour le contrôle du respect du RCTIF, le STIF s'engage à ne retenir que des Organismes de contrôle certifiés selon la norme EN 45011, définissant les exigences générales relatives aux organismes procédant à la certification de produits.

Le STIF communique, pour avis simple, aux comités mentionnés à l'article 4 de la présente Charte la liste des Organismes de contrôle désignés.

Article 12 – Portée des contrôles

Les contrôles portent sur le respect par les Adhérents à la présente Charte :

- des exigences minimales de sécurité au travers de la mise en œuvre des spécifications opérationnelles rédigées par chacun ;
- du RCTIF ;
- des décisions de retrait de la conformité RCTIF d'un produit dès qu'ils en ont été avertis.

Pour le contrôle portant sur le respect des exigences minimales de sécurité, chaque début d'année civile, le STIF établit un plan des contrôles à réaliser chez les Adhérents.

Les contrôles portant sur le respect des dispositions du RCTIF et des décisions de retrait de conformité au RCTIF peuvent être effectués à titre occasionnel, sur demande du STIF, à ses frais,

- en n'utilisant plus les unités du produit qui se seraient avérées non conformes, suite aux vérifications effectuées après le retrait ;

- en permettant l'accès le plus large à tout élément technique ou document lors de la visite de l'Organisme de contrôle mandaté par le STIF en cas de procédure de contrôle.

CHAPITRE IV – MODALITES DE CONTROLE DU SYSTEME

Article 10 - La responsabilité du contrôle

Le STIF est responsable du contrôle du respect des spécifications de sécurité et du RCTIF. Il réalise ou fait réaliser pour son compte des expertises sur les produits ou les moyens de mise en œuvre du système Navigo. Ces expertises sont réalisées par plusieurs organismes de contrôle :

- d'une part pour le contrôle des éléments relatifs à la sécurité Navigo ;
- d'autre part pour le contrôle des éléments relatifs à l'Interopérabilité Navigo au titre du RCTIF.

Article 11 - Organismes de contrôle

Un organisme de contrôle est un tiers indépendant des Adhérents à la présente Charte, ou de leurs concurrents potentiels, et de tout fournisseur de produit ou de système billettique, chargé :

- d'effectuer des contrôles chez les Adhérents ou chez toute personne morale à qui un Adhérent a confié, de quelque manière que ce soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo à la demande du STIF, tant pour des problématiques de sécurité que d'interopérabilité ;
- au regard du RCTIF :
 - de contrôler la conformité des produits qui lui sont transmis ;

ou de tout Adhérent pour les produits dont cet Adhérent a la responsabilité, à ses frais.

Si l'un des contrôles visés par le présent article fait apparaître un manquement aux dispositions de la présente Charte, l'ensemble des coûts inhérents à une éventuelle adaptation nécessaire du système de l'Adhérent contrôlé relèvent de la responsabilité de cet Adhérent et ne peuvent donner lieu à aucun financement supplémentaire accordé par le STIF.

CHAPITRE V – MODALITES DE TRAITEMENT DES INCIDENTS A PORTEE COMMUNAUTAIRE

Article 13 - Le « Plan d'Urgence »

En cas d'incident à portée communautaire, désigné ci-après « Incident », le STIF déclenche un « Plan d'Urgence », et en fonction de l'Incident soit le Comité de Sécurité soit le Comité d'interopérabilité se transforme en Cellule de Crise et s'adjoint toutes les compétences requises pour régler le problème, notamment en convoquant le (ou les) Adhérent(s) concerné(s).

Article 14 – Contrôles spécifiques en cas d'incident à portée communautaire

Indépendamment de la solution qui aura pu être trouvée en Cellule de Crise, le STIF peut déclencher un contrôle chez l'Adhérent et chez toute personne morale à qui il a confié, de quelque manière que soit, la fourniture de tout ou partie du système Navigo et pour laquelle cet Adhérent est responsable dans les conditions arrêtées à l'article 5 de la Charte. Ce contrôle s'effectue, en une ou plusieurs visite(s) de l'Organisme de contrôle mandatée par le STIF, avec préavis de 48 heures minimum et obligation de l'Adhérent de nommer un interlocuteur pour permettre à l'Organisme de contrôle d'être accueilli et d'assurer sa mission.

L'Organisme de contrôle devra rendre compte de l'Incident auprès du STIF, de l'Adhérent contrôlé et de la Cellule de Crise, en rapportant :

- les causes et conséquences de l'Incident ;
- le niveau de gravité de l'Incident :
 - mineur. Un Incident est mineur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) sans nuire à son exploitation.

Un grand nombre d'Incidents mineurs peut être considéré comme un Incident majeur ;

- Un Incident est majeur lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en nuisant à son exploitation sans la bloquer.

Un grand nombre d'Incidents majeurs peut être considéré comme un Incident bloquant ;

- Un Incident est bloquant lorsqu'il entraîne un dysfonctionnement technique ou sécuritaire du système (ou d'un de ses composants) en bloquant son exploitation ;

Les différents contrôles et mesures constatés par l'Organisme de contrôle sont opposables à l'Adhérent.

Le coût du contrôle est à la charge du STIF. Cependant, si le contrôle fait apparaître la responsabilité du (ou des) Adhérent(s) contrôlé(s), et indépendamment des éventuels préjudices qui pourraient être allégués, celui-ci (ou ceux-ci) supportera (ont) le paiement total du contrôle dans le cas d'un Incident, quelque soit le niveau de gravité défini en Cellule de crise.

Tout Adhérent concerné a un délai d'un mois pour contester les conclusions du contrôle. En cas de désaccord entre les parties, un débat contradictoire sera organisé par le STIF.

Si aucune solution amiable n'est obtenue il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Article 15- Le traitement des Incidents

Le traitement d'Incident(s) de sécurité ou d'interopérabilité s'effectue selon le processus suivant :

1^{ère} étape : le traitement des Incidents est déclenché suite à la demande d'un (ou des) membre(s) du Comité concerné ;

2^{ème} étape : le Comité concerné demande des explications à l'Adhérent ou aux Adhérents concerné(s) par l'Incident ;

3^{ème} étape : le Comité concerné examine les explications fournies et/ou constate la non-transmission des explications demandées et décide :

- de poursuivre le processus,
- ou de clore l'Incident ;

5^{ème} étape : si le comité décide de poursuivre le processus, le STIF diligente un Organisme de contrôle pour effectuer un contrôle sur les produits et les installations au niveau des éléments concerné(s) et à effectuer des préconisations ;

6^{ème} étape : si les résultats du contrôle font ressortir que le (ou les) Adhérent(s) est (sont) à l'origine de l'Incident, le STIF le (ou les) met en demeure de respecter les exigences de contrôle dans le cadre des préconisations de l'Organisme de contrôle, et selon les délais fixés par le STIF et établis sur la base des délais préconisés par l'Organisme de contrôle ;

7^{ème} étape : en cas de non-exécution des préconisations dans les délais fixés par le STIF, ce dernier appliquera les sanctions prévues à l'article 20 de la présente Charte.

CHAPITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 16 – Confidentialité

Sous réserve des dispositions spécifiques de la Charte, chacun des Adhérents s'engage à ne pas divulguer à son personnel ou à des tiers, qui n'auraient pas à en connaître, les documents, les informations et les renseignements contenus dans le Cahier des « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système NAVIGO », le RCTIF et les documents constituant le RTTIF, ainsi que tout autre document confidentiel auquel il accède dans le cadre de l'exécution de la présente Charte. Il est responsable des agissements sous ce rapport des personnels ou partenaires qui cesseraient leur activité pour son compte.

La diffusion de tout document lié à la présente Charte ne peut être réalisée après signature d'un accord de confidentialité entre l'Adhérent et le destinataire des informations.

Cet engagement demeure après résiliation ou à l'échéance du contrat ou marché à l'origine de son adhésion.

Du fait de la confidentialité des documents, tout Adhérent devra, en cas de cessation totale d'activité de transport en Île-de-France, respecter les consignes de destruction de tout ou partie des matériels et de la documentation (notamment les « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et le RTTIF).

Article 17 – Protection des données à caractère personnel

Au cours de la mise en œuvre de la présente Charte, chaque Adhérent s'engage à ce que soient respectées la sécurité et la confidentialité des données à caractère personnel, ainsi que le

droit d'accès à ces données et, le cas échéant, le droit de rectification, conformément aux lois et réglementations applicables, en particulier la recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations à caractère personnel par les sociétés de transport collectif dans le cadre d'applications billettiques (adoptée le 16 septembre 2003 par délibération n° 03-038 de la Commission Nationale Informatique et Libertés dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique).

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

- REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE, déposée à l'INPI en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023735, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques, enregistré au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000 ;
- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistré au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

18.2 – Utilisation de la marque par les Adhérents

Pour la mise en œuvre de la présente Charte, les Adhérents à sont autorisés à faire référence aux termes REFERENTIEL COMMUN TELEBILLETIQUE ÎLE-DE-FRANCE et RCTIF :

- dans les documentations techniques ;

- dans les documents de consultation destinés aux fournisseurs ;
- dans les contrats avec les fournisseurs ;
- et plus généralement à tous les échanges utiles à l'interopérabilité du système Navigo.

Le STIF reconnaît que les Adhérents, dans les respects des clauses de l'article 16 de la Charte, ont des droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et d'intégration, de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

Pour éviter toute appropriation indésirable par des tiers, le STIF est déclaré propriétaire des Exigences minimales de sécurité, du RCTIF, du RTTIF, et de toute documentation accessoire à ces documents.

En conséquence, chaque Adhérent à la présente Charte reconnaît que le STIF est propriétaire de tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion de chaque version des documents mentionnés au premier alinéa du présent article, et ce :

- pour une durée limitée à la durée de protection légale ;
- envers tout utilisateur des documents précités ;
- envers toute personne, pour tout type de destination concernant directement ou indirectement le transport en Île-de-France.

Il est précisé que tout document d'interopérabilité communiqué au Comité d'Interopérabilité et éventuellement intégrée dans le RCTIF ou dans le RTTIF n'est pas grevée de droits, ni de savoir-faire propriétaire, à l'exception des normes auxquelles il est fait référence dans ces documents. Cette communication relève de la seule responsabilité de celui qui l'effectue auprès du Comité d'Interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

Article 20 - Sanctions

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Délibération n° 2012/0218

Séance du 11 JUILLET 2012

**AVENANT N°3 A LA CONVENTION DE
DELEGATION DE COMPETENCE A LA COMMUNE DE DOMONT
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

SERVICE REGULIER LOCAL

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° DEL-2010-141 du Conseil Municipal de Domont du 13 décembre 2010 ;
- VU** la délibération n°2011/0057 du Conseil du STIF du 9 février 2011 sur l'organisation de la desserte régulière locale de Domont ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 07 avril 2011
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1er juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0779 du conseil du STIF du 5 octobre 2011 concernant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la Ville de Domont ;
- VU** la délibération n°2011/0919 du conseil du STIF du 7 décembre 2011 concernant l'avenant n°2 à la convention de délégation de compétence à la Ville de Domont ;
- VU** le rapport n° 2012/0218 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 5 juillet 2012 et de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvée la modification des articles 6 et 8.1 de la convention de délégation de compétence conclue entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la ville de Domont pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type service régulier local, portant sur la modification de la tarification applicable à ces services et sur la modification de la participation financière du STIF .

ARTICLE 2 : La participation du STIF au financement du service régulier local de la commune de Domont est de 82 620 € TTC (valeur 2012) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence.

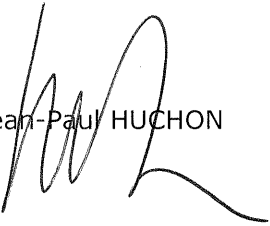
ARTICLE 3 : L'avenant n°3 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Ville de Domont pour l'organisation et la mise en place de la desserte de niveau local, est approuvé.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-218-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°3 de la convention visée à l'article 1 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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


Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-218-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

AVENANT n°3 à la convention de délégation de compétence en matière de service régulier local du 11 juillet 2012

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n°2012/---- du 11 juillet 2012, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La commune de Domont, ayant son siège 47 rue de la Mairie à Domont (95330), et représentée par son Maire, Monsieur Jérôme CHARTIER, en vertu de la délibération n° du , ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1, L.1241-2, L.1241-3 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n° du Conseil Municipal de Domont du ;
- VU** la délibération n°2011/0057 du Conseil du STIF du 9 février 2011 sur l'organisation de la desserte régulière locale de Domont ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande du 07 avril 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0779 du conseil du STIF du 5 octobre 2011 concernant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la ville de Domont ;
- VU** la délibération n°2011/0919 du conseil du 7 décembre 2011 concernant l'avenant n°2 à la convention de délégation de compétence à la ville de Domont ;

Préambule

Par délibération du conseil du 09 février 2011, le STIF a délégué sa compétence à la commune de Domont pour l'organisation d'une desserte de niveau local, de type service régulier local. La convention conclue est valide jusqu'au 28 avril 2015.

Par délibération du 05 octobre 2011, l'avenant n°1 a modifié les conditions d'actualisation de la contribution du STIF.

Par délibération du 07 décembre 2011, l'avenant n°2 a autorisé à titre exceptionnel et transitoire et ce durant l'année scolaire 2011-2012 :

- que le service régulier local soit accessible avec les « cartes scolaires lignes régulières bus » et « les cartes scolaires lignes régulières bus RPI »
- qu'aux recettes tarifaires perçues avec le système de billetterie spécifique au voyage, s'ajoutent les recettes issues de la délivrance de ces cartes.

Par ailleurs, il était prévu que les parties mettent à profit cette période transitoire pour convenir d'une réorientation de ces titres vers d'autres titres de transport.

C'est pourquoi, les services de l'AOP et le STIF se sont rapprochés pour conclure un avenant mettant fin à l'autorisation d'accès des cartes scolaires sur le service régulier local et le transfert du montant de ces cartes vers les titres imagine R.

Il est convenu comme suit :

Article 1^{er} – MODIFICATION DE LA TARIFICATION APPLICABLE

L'article 6 de la convention de délégation de compétence conclue le 09 février 2011 et datée du 07 avril 2011 est supprimé et remplacé comme suit :

« La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la tarification francilienne.

Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine autres qu'Emeraude et Rubis,
- La carte Rubis,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

En outre, l'AOP est autorisée à mettre en place une billetterie spécifique au voyage, la valeur du billet au voyage vendu à l'unité étant égale à celle du ticket t+ vendu à l'unité. Les recettes tarifaires perçues avec le système de billetterie représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

La révision des tarifs spécifiques voyageurs est décidée annuellement par le STIF.

La sécurité et l'interopérabilité du système télébillettique d'Ile-de-France, appelé « système NAVIGO », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébillettique NAVIGO ».

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes. »

Article 2 – MODIFICATION DE LA PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU SERVICE

L'article 8 de la convention de délégation de compétence conclue le 09 février 2011 et datée du 07 avril 2011 est supprimé et remplacé comme suit :

« Le STIF participe au financement des services qui satisfont aux critères définis dans la délibération n°2077-0048 de son conseil du 14 février 2007.

La participation du STIF au financement du service régulier local de Domont est fixée à 82 620€ TTC (Valeur 2012).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

Valeur en année pleine pour l'année N

=

Valeur en année pleine pour l'année N-1 X K_N

avec $K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 IPS_{N-1}/IPS_{N-2}$

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr; identifiant : 1567433)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, I_N est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1. »

Article 3– DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 07 avril 2011, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 28 avril 2015.

Article 4 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à _____
Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

La Directrice Générale

Le Maire

Délibération n° 2012/0219

Séance du 11 juillet 2012

**MISE EN ŒUVRE DU VOLET GARES
DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE**

**AVENANT A LA CONVENTION DE FINANCEMENT
DE LA PREMIERE TRANCHE DE PROJETS**

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

- VU** le code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** la délibération n°143 du 14 février 2008 approuvant les orientations pour un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2009/0577 du 8 juillet 2009 approuvant le Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2011/484 du 1^{er} juin 2011 approuvant la mise en œuvre du volet gares du schéma directeur accessibilité et la convention de financement de la première tranche de projets ;
- VU** le rapport n°2012/0219 ;
- VU** les avis de la Commission de la Qualité de Service du 5 juillet 2012 et de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 9 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé le financement de l'avenant à la convention de financement de la première tranche de projets relative à la mise en œuvre du volet Gares du Schéma Directeur d'Accessibilité.

ARTICLE 2 : est attribuée une subvention maximale de 6 500 000 euros HT au bénéfice de la SNCF et de 17 500 000 euros HT au bénéfice de RFF pour la réalisation de cet avenant.

ARTICLE 3 : l'avenant à la convention de financement de la première tranche de projets relative à la mise en œuvre du volet Gares du Schéma Directeur d'Accessibilité tel qu'annexé à la présente délibération est approuvé. La directrice générale est autorisée à signer cet avenant avec la SNCF et RFF.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0219-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012



Schéma Directeur d'Accessibilité

**Réseau de référence
des 207 gares SNCF/RFF**

**Avenant à la
Convention de financement
de la première tranche de projets**

ENTRE :

- Le **Syndicat des Transports d'Ile de France**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n° 2012-..... du juillet 2012, dénommé ci après « le STIF ».
- la **Région Ile-de-France**, dont le siège est situé , représentée par le Président du Conseil Régional, Jean Paul HUCHON, dûment mandaté par délibération n° de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du, dénommée ci après « la Région »
- **Réseau Ferré de France**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représenté par Monsieur Hubert Du Mesnil, Président de RFF, dénommé ci après « RFF »
- **la Société Nationale des Chemins de Fer**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représenté par dûment habilité à cet effet, dénommée ci après « la SNCF »

Vu le Schéma Directeur d'Accessibilité d'Ile de France adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 08 juillet 2009,

Vu la délibération du Conseil Régional des 23 Juin 2011 (CR51-11) et la délibération de la Commission permanente du 07 Juillet 2011 (CP11-512),

Vu la délibération du Conseil du STIF du 1^{er} Juin 2011,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du 12 Mai 2011,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de la SNCF du 26 Mai 2011,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

Préambule

La loi 2005-102 du 11 février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe dans son article 45 un délai de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif à l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE comme les personnes "ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants y compris enfants en poussette".

Le STIF a été désigné, par la directive d'application de la loi de février 2005 du 13 avril 2006, autorité compétente en Ile-de-France pour l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport. L'objet du schéma directeur d'accessibilité est d'assurer l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées.

Des premières études ont été effectuées en 2007 et 2008 par la SNCF et RFF sur 55 gares, afin de d'identifier les aménagements à réaliser plus largement sur les gares du réseau de référence SDA, et d'en estimer un coût prévisionnel.

Les études préalables ont aussi permis de définir, en concertation avec les associations ayant participé à l'élaboration du SDA, un réseau de référence régional de 266 gares proposées pour être rendues accessibles, dont 207 sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF et de RFF.

Ces gares ont été déterminées selon les principes suivants :

- cohérence d'un réseau accessible couvrant à terme, à la fois l'ensemble du territoire et les gares les plus utilisées conformément aux principes de la directive européenne STI ... (gares de plus de 2 500 voyageurs jours), représentant un taux de couverture d'au moins 90% du trafic régional
- cohérence du calendrier de programmation par rapport aux autres travaux en cours ou prévus sur les gares, à l'exploitation des trains et aux enjeux locaux,
- pertinence des solutions techniques retenues, en fonction de la spécificité des installations fixes existantes et du matériel roulant projeté à terme (SD Matériel Roulant, élaboré en concertation avec la SNCF et RFF dans le même calendrier que le SDA),
- optimisation des coûts, des moyens et des planifications de travaux,
- capacité des opérateurs à réaliser les études et les travaux nécessaires,

A l'issue des études préalables menées dans le cadre des travaux d'élaboration du SDA, le Conseil du STIF a adopté le Schéma Directeur d'Accessibilité d'Ile-de-France dans sa séance du 08 juillet 2009 :

- la mise en accessibilité de 266 gares (dont 207 sont sous maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF)
- le cout objectif du programme de mise en accessibilité PMR des 266 gares (1,454 Md€ en valeur 01/2009, valorisant 143 gares restant à rendre accessibles)
- un principe de programmation prévisionnelle par gare établi à partir des études préliminaires menées en 2007 et 2008, à conforter par des études complémentaires à réaliser pour arrêter notamment une organisation optimale des maîtrises d'ouvrages et minimiser les impacts des phases de travaux sur la gestion du trafic voyageurs
- un financement par le STIF à hauteur de 50% des études et travaux de réalisation de ce programme, dans la limite de 736 M€ aux conditions économiques de janvier 2009

- le préfinancement par le STIF, exceptionnellement à hauteur de 100%, d'une première tranche d'études préliminaires et de conception détaillée permettant de favoriser la mise en œuvre du programme et dans l'attente du bouclage financier
- le financement par le STIF, à hauteur de 50%, de la réalisation des 4 premières gares de la ligne H et des études de conception détaillée des 4 gares suivantes en accompagnement de l'arrivée du Francilien sur cette ligne, ainsi que de la gare du PEX en accompagnement du Schéma Directeur RER B Nord Plus

La mise en œuvre de ce réseau de référence s'avère complexe et coûteuse, car :

- elle nécessite de réaliser, dans un temps relativement court, des études multiples et complexes, d'importants travaux en maintenant l'exploitation des réseaux, des reprises considérables de gares très fréquentées, ainsi que des choix techniques parfois difficiles à appréhender
- elle impacte directement, sur un même périmètre, la maîtrise d'ouvrage de RFF en tant que propriétaire des quais et de leurs accès (souterrains et passerelles), et de la SNCF en tant que propriétaire des bâtiments gares, des équipements de la gare assurant le service de transport aux voyageurs (mobilier sur les quais, dispositifs d'information, certains parvis de gares...) et en tant qu'exploitant des matériels roulants

Deux tranches successives de financements, mises en place par le STIF en juillet 2009 à l'approbation du SDA puis en juillet 2010, ont permis l'engagement d'études de conception détaillée portant sur les premières gares de la programmation cible du SDA (études de niveaux Avant Projet, Projet, études préliminaires et rehaussements de quais sur des gares programmées jusqu'en 2013).

Pour organiser et engager la mise en œuvre de ce programme à réaliser par deux maîtres d'ouvrages (RFF et SNCF), une convention cadre a été approuvée par le Conseil du STIF, par le Conseil Régional de la Région Ile-de-France, et par les instances délibérantes de la SNCF et de RFF :

« Convention cadre de mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité sur les 207 gares SNCF/RFF »

Cette convention cadre définit notamment les engagements réciproques du STIF, de la Région Ile-de-France, de RFF et de la SNCF concernant les conditions de financement, de mise en œuvre et de suivi des projets de mise aux normes PMR des 207 gares SNCF/RFF du réseau de référence du SDA.

En continuité avec les deux premières tranches d'études de conception détaillées et en conformité avec la convention cadre approuvée par les parties, la SNCF et RFF sollicitent la mise en place de premiers financements portant :

- sur la réalisation des travaux des premières gares de la programmation prévisionnelle ayant fait l'objet d'études de conception détaillées en 2009 et 2010
- sur la réalisation de nouvelles études permettant de poursuivre la mise en œuvre du SDA, en relation avec la programmation prévisionnelle de 2009 (études de conception détaillée de niveaux AVP et PRO à partir des études préliminaires en cours de réalisation ou achevées, et lancement des études préliminaires type DI sur les gares suivantes)

La présente convention a pour objet de mettre en place les financements nécessaires à la réalisation de cette première tranche de projets et aux études suivantes permettant la poursuite du programme sans discontinuité, et de déterminer les obligations réciproques des parties dans la mise en œuvre des projets de cette tranche.

Compte tenu du montant des investissements faisant l'objet de la présente convention, la Région Île-de-France et Réseau Ferré de France se sont accordés sur des modalités de versement des subventions de la Région dérogeant à son règlement budgétaire et financier, ainsi qu'aux principes ayant guidé précédemment la rédaction de conventions de financement sur d'autres projets. Ces modalités sont exceptionnelles : leur application est circonscrite à la mise en œuvre du programme SDA, et elles n'ont pas vocation à être généralisées sans accord formalisé dans les projets et conventions y afférent à venir.

Suite aux éléments présentés au comité de pilotage du SDA du 27 Janvier 2012 présidé par le STIF, il apparaît nécessaire de procéder à une accélération de la mise en œuvre du programme SDA au travers d'un avenant à la première tranche de projets permettant de couvrir les Etudes Préliminaires et études d'Avant Projet sur l'ensemble des gares.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT A LA CONVENTION

Pour mettre en œuvre le programme SDA des 207 gares SNCF/RFF, une convention cadre associant le STIF, la Région Ile-de-France, RFF et la SNCF a été adoptée par :

- le Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011
- le Conseil Régional de la Région Ile-de-France des 23 et 24 juin 2011
- les instances délibérantes de RFF du 12 mai 2011
- les instances délibérantes de la SNCF du 26 mai 2011

Cette convention, dénommée « convention de mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité sur les 207 gares SNCF/RFF », détermine les conditions générales de réalisation de l'ensemble du programme SDA des 207 gares SNCF/RFF :

- ses modalités de financement (clés de financement des projets, montants des enveloppes maximums sur lesquelles les parties se sont engagées sur l'ensemble du programme)
- ses principes de gouvernance, de pilotage des projets, de coordination du programme et de communication
- ses modalités de suivi (suivi de l'avancement physique et financier du programme)

En application de la convention cadre, et sans déroger ou prévaloir par rapport aux principes qui y sont définis, la convention de financement d'une première tranche de financement (approuvée par le Conseil du STIF du 1^{er} Juin 2011, la Commission Permanente de la Région Ile-de-France n° CP 11-512 du 7 juillet 2011, les instances délibérantes de RFF du 12 mai 2011, les instances délibérantes de la SNCF du 26 mai 2011, pour un montant de 470 M€) avait pour objet de formaliser les engagements réciproques du STIF, de la Région Ile-de-France, de RFF et de la SNCF pour le financement et la mise en œuvre d'une première tranche de projets de mise en accessibilité PMR de gares SNCF/RFF.

Le présent avenant modifie le périmètre initial de la convention de financement relative à la première tranche de projets.

Il a pour objet :

- d'ajouter à la première tranche de projets, 31 gares supplémentaires sur des niveaux d'études EP+AVP et EP+AVP+PRO
- de permettre une accélération sur le calendrier de réalisation des études à partir du niveau Avant Projet
- de modifier en conséquence le montant de la première tranche de projet

L'avenant à la convention de financement de la première tranche couvre l'intégralité des études suivantes, sur périmètre de maîtrise d'ouvrage RFF et SNCF :

	Nouvelles gares	Phases d'études complémentaires liées au programme d'accélération	TOTAL
EP + AVP	24		24
EP + AVP + PRO	7		7
AVP		21	21
AVP + PRO		11	11
PRO		17	17
TOTAL	31	49	80 Gares

ARTICLE 2 – CONTENU DE LA PREMIERE TRANCHE DE REALISATION DU SDA

L'article « 3. – **CONTENU DE LA PREMIERE TRANCHE DE REALISATION DU SDA** » est complété comme suit :

La première tranche d'études et de travaux à financer consiste en la réalisation :

- des travaux de mise en accessibilité de 30 gares (16 REA, 12 PRO+REA, 2 AVP+PRO+REA)
- des études de niveaux jusqu'à PRO pour 35 gares (18 EP + AVP + PRO et 17 AVP + PRO)
- des études de niveaux jusqu'à AVP pour 71 gares (14 AVP et 57 EP+AVP)

La liste des gares et de leurs niveaux de réalisation correspondant figure dans l'Annexe 1. Dans le cas où une étude est bloquée pour des raisons extérieures à la mise en œuvre du SDA, les maîtres d'ouvrages pourront proposer au Comité de Pilotage du SDA des adaptations sur la liste des études à réaliser, afin de ne pas retarder la mise en œuvre du programme.

ARTICLE 3 – ESTIMATION DU COUT DE LA PREMIERE TRANCHE DE PROJETS

L'article « 5. ESTIMATION DU COUT DE LA PREMIERE TRANCHE DE PROJETS » est complété comme suit :

L'estimation des dépenses prévisionnelles pour la réalisation de la première tranche de projets du programme a été évaluée par les maîtres d'ouvrages à 429 M€ aux conditions économiques de Janvier 2009 soit 518 M€ courants.

Cette estimation a été effectuée à partir d'études de différents niveaux :

- REA à réaliser : sur la base d'études PRO
- PRO+REA à réaliser : sur la base d'études AVP
- AVP à réaliser : sur la base d'études préliminaires DI
- études préliminaires à lancer (EP) : sur la base des études d'évaluation pour l'élaboration du SDA

Montants à financer (en M€ aux CE de 01/2009) :

M€ ce 01/2009				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
REA	16	139	101	38
PRO + REA	12	199	154	45
AVP + PRO + REA	2	33	28	4
AVP	14	5	4	2
AVP + <i>PRO</i>	<i>17</i>	10	8	2
EP + AVP	12	9	6	2
EP + <i>AVP</i>	<i>21</i>	12	8	4
EP + <i>AVP + PRO</i>	<i>11</i>	5	4	2
<i>EP + AVP</i>	<i>24</i>	11	8	4
<i>EP + AVP + PRO</i>	<i>7</i>	5	4	2
136 Gares		429	325	104

Phases complémentaires liées au programme d'accélération des gares inscrites dans la 1ère Tranche : 49 gares

Nouvelles gares à étudier : 31 gares

La décomposition de ces montants figure en annexe 2

Montants à financer (en M€ courants) :

M€ courants				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
REA	16	165	118	47
PRO + REA	12	241	184	57
AVP + PRO + REA	2	40	34	6
AVP	14	6	4	2
AVP + <i>PRO</i>	<i>17</i>	12	9	3
EP + AVP	12	10	7	3
EP + <i>AVP</i>	<i>21</i>	16	12	4
EP + <i>AVP + PRO</i>	<i>11</i>	7	5	2
<i>EP + AVP</i>	<i>24</i>	15	11	4
<i>EP + AVP + PRO</i>	<i>7</i>	7	5	2
136 Gares		518	389	129

Phases complémentaires liées au programme d'accélération des gares inscrites dans la 1ère tranche pour : 49 gares

Nouvelles gares à étudier : 31 gares

La décomposition de ces montants figure en annexe 2

L'estimation des dépenses prévisionnelles inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus dont le montant est évalué en fonction du niveau d'étude précédent pour chaque type de projets. Cette provision spécifique est notamment destinée à couvrir un ensemble de postes de dépenses non individualisés et les aléas normaux pour la réalisation des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du programme. Elle ne comprend pas de provisions destinées à couvrir des aléas liés aux contraintes techniques exceptionnelles de réalisation des travaux, ou à d'éventuelles demandes des collectivités locales pour des aménagements complémentaires à ceux nécessaires au respect de la réglementation en vigueur en juillet 2009.

ARTICLE 4 - FINANCEMENT DE LA PREMIERE TRANCHE

L'article « 6. FINANCEMENT DE LA PREMIERE TRANCHE » est complété comme suit :

6-1 Clés de répartition et montants à prendre en charge

Les modalités de financement des projets SDA sur les gares SNCF/RFF, parmi lesquelles les gares de cette première tranche, sont définies dans la convention cadre du SDA. En application de la convention cadre, le financement de cette première tranche s'établit donc comme suit :

En % et M€ ce 01/2009

	STIF		RIF		RFF		SNCF		Total	
	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€
MOA RFF	50%	162,5	25%	81,25	25%	81,25	0%	0,0	100%	325
MOA SNCF	50%	52	25%	26,0	0%	0,0	25%	26,0	100%	104
TOTAL	50%	214,5	25%	107,25	(18,9%)	81,25	(6,1%)	26,0	100%	429

En % et M€ courants

	STIF		RIF		RFF		SNCF		Total	
	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€
MOA RFF	50%	194,5	25%	97,25	25%	97,25	0%	0,0	100%	389
MOA SNCF	50%	64,5	25%	32,25	0%	0,0	25%	32,25	100%	129
TOTAL	50%	259	25%	129,5	(18,9%)	97,25	(6,1%)	32,25	100%	518

Le cout prévisionnel final de réalisation de cette tranche, et plus généralement du programme SDA dans son ensemble fait l'objet d'un suivi détaillé selon les modalités définies dans la convention cadre de mise en œuvre des 207 gares RFF/SNCF du réseau de référence SDA.

ARTICLE 5 – MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS

L'article « 7 – MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS » est remplacé comme suit :

7-1 Mise en place des subventions du STIF

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 259 M€ courants hors taxes est allouée par le STIF à RFF et à la SNCF, pour respectivement 194,5 M€ courants hors taxes et 64,5 M€ courants hors taxes.

Les crédits de l'autorisation de programme dédiés au financement de la 1^{ère} tranche de 235 M€ sont abondés de 24 M€ soit un montant global de 259 M€, dont 194,5 M€ pour RFF et 64,5 M€ pour la SNCF est ouverte au budget du STIF.

La subvention étant une subvention d'équipement, elle est non assujettie à la TVA.

La notification de la présente convention signée par les parties fait office, pour le STIF, de notification de ses subventions à RFF et à la SNCF.

7-2 Mise en place des subventions de la Région

L'article 7-2 n'est pas modifié

ARTICLE 6 – PRISE D'EFFET DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant est conclu pour la période allant du 03/11/2011 jusqu'à la clôture de gestion des financements correspondants. Il prend effet à compter de la notification à la dernière des parties.

ARTICLE 7 – AUTRES ARTICLES

Les articles de la convention de financement de la première tranche de projets autres que ceux visés expressément par le présent avenant demeurent inchangés.

Fait à Paris, le
en quatre exemplaires originaux.

**Pour le Syndicat des
Transports d'Ile-de-
France,**

La Directrice Générale
du STIF

Date et signature

Sophie MOUGARD

**Pour la Région
Ile-de-France,**

Le Président du
Conseil Régional

Date et signature

Jean Paul HUCHON

**Pour Réseau
Ferré
de France,**

Le Directeur
Général
de RFF

Date et signature

Alain QUINET

Pour la SNCF,

Le Président
de la SNCF

Date et
signature

Guillaume PEPY

ANNEXE 1

Liste des 136 gares SNCF/RFF de la première tranche

Sources de Financement

Financées par ailleurs	Etudes déjà financées en juillet 2009
Subvention 10 M€	Etudes financées coups "partis" depuis juillet 2009 (pour mémoire en annexe de la 1ère tranche)
Subvention 11,9 M€	
Subvention Ligne H	
1ère Tranche	Etudes et travaux financés par la convention de la première tranche de projets
Avenant 1ère Tranche	Etudes objet du présent avenant
Gares Non Inscrites dans la 1ère Tranche	

Gare	Dpt	Ligne	Phases Financées dans la 1ère tranche	Coût SDA CE 01/20 09	Phases Financées									
					EP		AVP		PRO		REA			
					RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF		
GARES RER B														
PARC DES EXPOSITIONS	93	B	REA (RFF) PRO/REA (SNCF)	3,3										
LA COURNEUVE AUBERVILLIERS	93	B		6,8										
GARES DE LA LIGNE H														
BOUFFEMONT MOISSELLES	95	H		3,1										
CHAMP DE COURSES D'ENGHIEN	95	H	CE + AVP	10,4										
DEUIL MONTMAGNY	95	H	REA	8,5										
DOMONT	95	H	PRO / REA	12,1										
ECOUEEN EZANVILLE	95	H	Dérogatoire											
ENGHIEN LES BAINS	95	H	REA	9,9										
EPINAY VILLETANEUSE	93	H	CE + AVP	22,6										
ERMONT HALTE	95	H	EP + AVP	7,6										
GROS NOYER ST PRIX	95	H	EP + AVP	4,1										
GROSLAY	95	H		4,0										
LA BARRE ORMESSON	95	H	PRO / REA	11,0										
LUZARCHES	95	H		1,2										
MONTSOULT MAFFLIERS	95	H	REA	8,5										
PARIS NORD	75	H		10,4										
PERSAN BEAUMONT	95	H	PRO / REA	19,5										

Gare	Dpt	Ligne	Phases Financées dans la 1ère tranche	Coût SDA CE 01/20 09	Phases Financées								
					EP		AVP		PRO		REA		
					RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	
PONTOISE	95	H	CE + AVP	17,2									
SARCELLES ST BRICE	93	H	REA	10,6									
ST LEU LA FORET	95	H	PRO / REA	11,2									
ST OUEN L'AUMONE LIESSE	95	H	CE + AVP	0,1									
GARES DES LIGNES J				91,0									
ARGENTEUIL	92	J	EP + AVP	4,8									
CHANTELOUP LES VIGNES	78	J	EP + AVP	5,4									
CONFLANS STE HONORINE	78	J	AVP	14,5									
CORMEILLES EN PARISIS	95	J	EP + AVP	10,1									
HERBLAY	95	J	EP + AVP	9,5									
LE STADE	92	J	AVP + PRO	13,3									
LES MUREAUX	78	J	Eole Ouest	13,8									
LES VALLEES	92	L	PRO / REA	10,6									
VAL D'ARGENTEUIL	95	J	EP + AVP	1,4									
VERNOUILLET VERNEUIL	78	J	EOLE Ouest	7,6									
GARES DES LIGNES L				147,0									
BECON LES BRUYERES	92	L	PRO / REA	51,0									
CHAVILLE RIVE DROITE	92	L	EP + AVP + PRO	2,2									
COURBEVOIE	92	L	AVP	5,6									
GARCHES MARNES LA COQUETTE	92	L	EP + AVP + PRO	2,2									
LA CELLE ST CLOUD	78	L	EP + AVP	5,9									
LA GARENNE COLOMBES	92	L	REA	4,9									
LOUVECIENNES	78	L	EP + AVP	6,3									
MARLY LE ROI	78	L	AVP	6,7									
MONTREUIL	78	L	EP + AVP	3,7									
PARIS St LAZARE	75	L	AVP	7,7									
PONT CARDINET	75	L	EP + AVP	25,0									
PUTEAUX	92	L	AVP	6,5									
SEVRES VILLE D'AVRAY	92	L	EP + AVP	7,3									
ST CLOUD	92	L	EP + AVP + PRO	1,0									
VIROFLAY RIVE DROITE	78	L	EP + AVP	11,0									
GARES DU RER C				443,8									
ARPAJON	91	C	AVP + PRO	7,0									
AVENUE DU PRESIDENT KENNEDY	75	C	EP + AVP + PRO	7,7									
AVENUE FOCH	75	C	AVP + PRO	4,0									
AVENUE HENRI MARTIN	75	C	AVP + PRO	4,7									
BOULAINVILLIERS	75	C	AVP + PRO	3,6									
BRETIGNY	91	C	EP + AVP	10,9									
CERNAY	95	C	EP + AVP	9,0									
CHAMP DE MARS TOUR EIFFEL	75	C	EP + AVP + PRO	6,5									
CHAVILLE VELIZY	78	C	EP + AVP	17,6									
CHOISY LE ROI	94	C	EP + AVP	14,4									
DOURDAN	91	C	AVP + PRO	6,0									

Gare	Dpt	Ligne	Phases Financées dans la 1ère tranche	Coût SDA CE 01/20 09	Phases Financées								
					EP		AVP		PRO		REA		
					RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	
DOURDAN LA FORET	78	C	EP + AVP + PRO	1,7									
EPINAY SUR ORGE	91	C	PRO / REA	9,5									
EPINAY SUR SEINE	93	C	EP + AVP	9,7									
ERMONT EAUBONNE	95	C	CE + AVP	17,9									
ETAMPES	91	C	AVP + PRO	10,0									
FRANCONVILLE LE PLESSIS BOUCHARD	95	C	CE + AVP	5,9									
GENNEVILLIERS	92	C	AVP	6,6									
INVALIDES	75	C	EP + AVP + PRO	10,2									
ISSY	92	C	EP + AVP	12,0									
ISSY VAL DE SEINE	92	C	EP + AVP	0,9									
IVRY SUR SEINE	94	C	PRO / REA	15,3									
JAVEL	75	C	EP + AVP + PRO	7,1									
JUVISY	91	C/D	EP + AVP	51,0									
LES ARDOINES	94	C	EP + AVP	8,1									
LES SAULES	78	C	AVP + PRO	5,7									
MASSY PALAISEAU	92	C	EP + AVP	10,3									
MASSY VERRIERES	91	C	EP + AVP	10,2									
MEUDON VAL FLEURY	92	C	PRO / REA	6,8									
MONTIGNY BEAUCHAMP	95	C	CE + AVP	9,7									
MUSEE D'ORSAY	75	C	EP + AVP + PRO	8,2									
NEUILLY PORTE MAILLOT	75	C	EP + AVP + PRO	5,7									
ORLY VILLE	94	C	Dérogatoire										
PARIS AUSTERLITZ	75	C	EP + AVP + PRO	10,2									
PEREIRE LEVALLOIS	92	C	EP + AVP + PRO	7,1									
PONT DE L'ALMA	75	C	EP + AVP + PRO	12,0									
PORTE DE CLICHY	75	C	EP + AVP + PRO	10,0									
SAVIGNY SUR ORGE	91	C	CE + AVP	18,4									
ST CYR	78	C	Dérogatoire										
ST GRATIEN	95	C	AVP + PRO	5,8									
ST MICHEL NOTRE DAME	75	C	Dérogatoire										
ST MICHEL SUR ORGE	91	C	EP + AVP	10,8									
ST OUEN	93	C	EP + AVP + PRO	4,9									
ST OUEN L'AUMONE	95	C	EP + AVP	2,0									
St QUENTIN EN YVELINES	78	C	AVP/PRO/REA	9,5									
STE GENEVIEVE DES BOIS	91	C	EP + AVP	16,4									
VERSAILLES CHANTIERS	78	C	AVP + PRO	5,3									
VERSAILLES RIVE GAUCHE CHATEAU DE VERSAILLES	78	C	AVP	1,2									
VIROFLAY RIVE GAUCHE	78	C	AVP	10,6									
VITRY SUR SEINE	94	C	AVP	5,7									
GARES DU RER D				405,4									
BOUSSY ST ANTOINE	91	D	REA	9,9									
BRUNOY	91	D	EP + AVP	21,9									

Gare	Dpt	Ligne	Phases Financées dans la 1ère tranche	Coût SDA CE 01/20 09	Phases Financées								
					EP		AVP		PRO		REA		
					RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	
CESSON	77	D	EP + AVP	8,8									
COMBS LA VILLE QUINCY	77	D	PRO / REA	26,7									
CORBEIL ESSONNES	91	D	AVP	24,0									
EVRY COURCOURONNES	91	D	AVP + PRO	7,0									
GARGES SARCELLES	93	D	AVP/PRO/REA	6,8									
GOUSSAINVILLE	95	D	AVP + PRO	9,6									
GRIGNY CENTRE	91	D	REA	10,5									
LE BRAS DE FER	91	D	REA	4,4									
LE MEE	77	D	EP + AVP	17,5									
LE VERT DE MAISONS	94	D	REA	12,4									
LIEUSAIN MOISSY	77	D	AVP	4,0									
LOUVRES	95	D	EP + AVP	8,7									
MAISONS ALFORT ALFORTVILLE	94	D	REA	22,7									
MELUN	77	D	CE + AVP	16,8									
MONTGERON CROSNE	91	D	EP + AVP	18,2									
ORANGIS BOIS DE L'EPINE	91	D	EP + AVP	13,0									
PARIS LYON	75	D	EP + AVP	25,5									
PIERREFITTE STAINS	93	D	AVP	11,7									
SAVIGNY LE TEMPLE NANDY	77	D	EP + AVP	18,8									
ST DENIS	93	D	CE + AVP	55,0									
STADE DE France ST DENIS	93	D	EP + AVP	0,6									
SURVILLIERS FOSSES	95	D	AVP + PRO	6,0									
VIGNEUX SUR SEINE	91	D	EP + AVP	23,5									
VILLENEUVE ST GEORGES	94	D	Dérogatoire										
VILLIERS LE BEL GONESSE ARNOUVILLE	95	D	AVP + PRO	11,0									
YERRES	91	D	REA	10,4									
GARES DE LA LIGNE N				46,7									
BELLEVUE	92	N	Dérogatoire										
CHAVILLE RIVE GAUCHE	92	N	REA	5,3									
CLAMART	92	N	REA	3,3									
HOUDAN	78	N	AVP + PRO	4,0									
LA VERRIERE	78	N	EP + AVP	9,0									
MONTFORT L'AMAURY MERE	78	N	AVP + PRO	1,0									
PARIS MONTPARNASSE	75	N	EP + AVP	8,0									
PLAISIR GRIGNON	78	N	EP + AVP + PRO	7,3									
SEVRES RIVE GAUCHE	92	N	EP + AVP	5,4									
TRAPPES	78	N	AVP	3,4									
VILLEPREUX LES CLAYES	78	N	Dérogatoire										
GARES DE LA LIGNE P				83,8									
COULOMMIERS	77	P	CE + AVP	8,0									
ESBLY	77	P	AVP + PRO	8,4									
GRETZ ARMAINVILLIERS	77	P	EP + AVP	0,9									
LA FERTE SOUS JOUARRE	77	P	CE + AVP	10,4									

Gare	Dpt	Ligne	Phases Financées dans la 1ère tranche	Coût SDA CE 01/20 09	Phases Financées								
					EP		AVP		PRO		REA		
					RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	
LAGNY THORIGNY	77	P	PRO / REA	9,4									
MEAUX	77	P	EP + AVP	30,0									
NANGIS	77	P		nc									
PARIS EST	75	P	AVP	9,8									
VAIRES TORCY	77	P	EP + AVP	6,9									
GARES DE LA LIGNE R				30,3									
FONTAINEBLEAU AVON	77	R	EP + AVP + PRO	4,6									
MONTEREAU	77	R	REA	10,9									
MORET VENEUX LES SABLONS	77	R	EP + AVP	9,5									
NEMOURS ST PIERRE	77	R	EP + AVP + PRO	5,3									
GARES RER E				24,2									
LE RAINCY VILLEMOMBLE	93	E	Dérogatoire										
PANTIN	93	E											
ROSNY BOIS PERRIER	93	E	PRO / REA	12,9									
VAL DE FONTENAY	94	E	EP + AVP	11,3									
TOTAL				1454									

ANNEXE 2

Décomposition des montants à financer en M€ ce 01/2009

(1)

Initial 1ère Tranche (M€ ce 01/2009)				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
REA	16	139	101	38
PRO + REA	12	199	154	45
AVP + PRO + REA	2	33	28	4
AVP	31	10	7	3
EP + AVP	12	9	6	2
EP	32	4	2	1
105 Gares		393	299	94

(2)

Avenant (M€ ce 01/2009)				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
PRO	17	5,6	4,3	1,3
AVP	21	9,8	6,8	2,9
AVP + PRO	11	4,0	2,9	1,1
EP + AVP	24	11,4	7,9	3,6
EP + AVP + PRO	7	5,4	3,9	1,6
80 Gares		36,3	25,8	10,5

(3)

Scénario Accélération (M€ ce 01/2009)				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
REA	16	139	101	38
PRO + REA	12	199	154	45
AVP + PRO + REA	2	33	28	4
AVP	14	5	4	2
AVP + PRO	17	10	8	2
EP + AVP	12	9	6	2
EP + AVP	21	12	8	4
EP + AVP + PRO	11	5	4	2
EP + AVP	24	11	8	4
EP + AVP + PRO	7	5	4	2
136 Gares		429	325	104

(4)

Synthèse Scénario Accélération (M€ ce 01/2009)				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
REA	16	139	101	38
PRO + REA	12	199	154	45
AVP + PRO + REA	2	33	28	4
AVP + PRO	17	10	8	2
AVP	14	5	4	2
EP + AVP + PRO	18	11	8	3
EP + AVP	57	32	23	10
136 Gares		429	325	104

Phases Complémentaires Liées au Programme d'Accélération des gares inscrites dans la 1ère Tranche

49

Nouvelles Gares

31

Décomposition des montants à financer en M€ courants

(1)

Initial 1ère Tranche (M€ courants)				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
REA	16	164	118	46
PRO + REA	12	240	184	56
AVP + PRO + REA	2	40	34	6
AVP	31	11	8	3
EP + AVP	12	10	7	3
EP	32	4	3	2
105 Gares		470	354	116

(2)

Avenant (M€ courants)				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
PRO	17	8	6	2
AVP	21	13	10	4
AVP + PRO	11	5	4	1
EP + AVP	24	15	11	4
EP + AVP + PRO	7	7	5	2
80 Gares		48	35	13

(3)

Scénario Accélération (M€ courants)				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
REA	16	165	118	47
PRO + REA	12	241	184	57
AVP + PRO + REA	2	40	34	6
AVP	14	6	4	2
AVP + PRO	17	12	9	3
EP + AVP	12	10	7	3
EP + AVP	21	16	12	4
EP + AVP + PRO	11	7	5	2
EP + AVP	24	15	11	4
EP + AVP + PRO	7	7	5	2
136 Gares		518	389	129

(4)

Synthèse Scénario Accélération (M€ courants)				
Phases	Nombre de Gares	Montant	dont MOA RFF	dont MOA SNCF
REA	16	165	118	47
PRO + REA	12	241	184	57
AVP + PRO + REA	2	40	34	6
AVP + PRO	17	12	9	3
AVP	14	6	4	2
EP + AVP + PRO	18	14	10	4
EP + AVP	57	41	30	12
136 Gares		518	389	129

Phases Complémentaires Liées au Programme d'Accélération des gares inscrites dans la 1ère Tranche 49

Nouvelles Gares 31

Délibération n° 2012/0220

Séance du 11 juillet 2012

**Convention cadre de Maîtrise foncière avec l'Etablissement Public
Foncier des Yvelines (EPFY)**

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

- VU** le code des transports,
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2012/0220 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 6 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

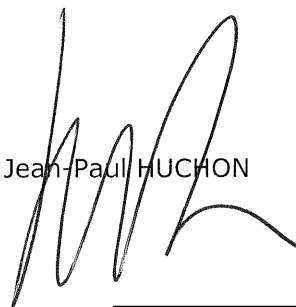
ARTICLE 1 : d'approuver la convention cadre de maîtrise foncière avec l'Etablissement Public Foncier des Yvelines (EPFY) telle qu'annexée à la présente délibération.

ARTICLE 2 : d'autoriser la Directrice Générale à signer ladite convention.

ARTICLE 3 : d'inviter la Directrice Générale à effectuer toutes les formalités de publicité, transmission et notification requises pour l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0220-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

CONVENTION D'ORIENTATIONS GENERALES RELATIVE A L'ARTICULATION ENTRE LE STIF ET L'EPFY EN MATIERE D'ECHANGE D'INFORMATION ET D'ACTIONS FONCIERES

Entre :

L'Établissement public foncier des Yvelines, établissement public à caractère industriel et commercial, sis 2 esplanade Grand Siècle à Versailles, représenté par sa Directrice générale, madame Claude Bertolino, nommée par arrêté ministériel du 22 juin 2011 et dûment habilitée à signer la présente convention par délibération du conseil d'administration en date du 29 juin 2012.

ci-après désigné « EPFY »

d'une part,

Et

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), Etablissement public à caractère administratif, créé par ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et dont le statut a été porté par le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 dont le siège social est à Paris ,(75009), 39bis-41 rue de châteaudun , représenté par sa Directrice Générale, Madame Sophie MOUGARD habilitée, à cet effet et autorisée par son Conseil en date du 11 juillet 2012

ci-après désigné « **Le STIF** »

d'autre part

PREAMBULE

1) La problématique de l'aménagement autour des principaux pôles et axes de transports est un des enjeux majeurs en Ile-de-France pour les années à venir, et sur lequel les acteurs publics (Etat, Région, en particulier à travers le contrat de plan 2007-2013, Départements et communes) ont décidé d'intervenir en priorité.

a) Le STIF, sur l'impulsion et la décision de son Conseil et en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports publics de Paris et de sa région, organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Île-de-France.

Entre autres prérogatives, il coordonne la modernisation du système de transports publics franciliens, en définissant les principes des grands investissements publics, notamment les grands projets d'infrastructure prévus au Contrat de Plan État/Région, et en décidant des modalités de leur réalisation.

Conformément à l'article 15 du décret du 10 juin 2005, le STIF peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, d'extension et d'aménagement de lignes existantes. Dans ce cadre, il assure le contrôle de la maîtrise d'ouvrage des projets. Il peut être à ce titre bénéficiaire des emplacements réservés figurant dans un plan local d'urbanisme et mentionnés au 8° de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme.

Maître d'ouvrage, il est notamment habilité à réaliser l'acquisition du foncier nécessaire au passage de l'infrastructure de transports. Pour l'exercice de ses missions, il peut également bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

b) L'EPFY a pour vocation d'accompagner et préparer les projets des collectivités publiques par une action foncière en amont ainsi que par la mise à disposition de toutes expertises et conseils utiles en matière foncière.

L'EPFY intervient conformément aux dispositions du programme pluriannuel d'intervention (PPI) sur la période 2010-2013, approuvé par délibération de son conseil d'administration le 17 décembre 2009 et modifié par délibérations du 27 juin et du 15 décembre 2011.

L'EPFY a pour vocation d'acquérir les fonciers nécessaires au développement de projets, de les traiter si besoin pour les rendre « prêt à l'emploi » (démolition, dépollution) puis de les céder aux opérateurs qui participent à la réalisation opérationnelle des différents programmes de construction et des équipements publics permettant l'accueil des futurs habitants et usagers.

L'intervention de l'EPFY est donc faite d'anticipation afin de faciliter l'engagement opérationnel des projets mais aussi de veiller à maîtriser l'évolution des coûts fonciers afin que la valorisation future puisse profiter à l'équipement des nouveaux quartiers (y compris les infrastructures de transports).

L'accroissement et la diversification de l'offre de logements, avec une part significative de logements à caractère social, ainsi que l'accompagnement et la consolidation du développement économique, dans un objectif de développement durable, et conformes aux objectifs de cohésion sociale et territoriale, sont deux priorités identifiées par le conseil d'administration.

La présente convention, qui vise à faciliter l'irrigation de sites de projets par les transports en commun, contribue de manière structurante à atteindre ces objectifs.

Le département des Yvelines, territoire d'intervention de l'EPFY, est une composante essentielle des réflexions sur l'avenir de la métropole parisienne notamment à travers ses deux OIN Seine Aval au nord et Paris Saclay à l'Est.

Dans ce cadre, de nombreux projets de transports en communs plus ou moins structurants sont engagés ou à l'étude tels que la prolongation de la ligne Eole vers l'ouest du département et la remise en service des tangentielle ouest et nord

En s'appuyant sur les réflexions départementales et notamment le SDADEY (Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines), l'EPFY privilégie la proximité des pôles gares dans l'ensemble de ses projets (89% des logements que l'EPFY va contribuer à développer sont à moins de 2 km d'une gare). L'EPFY est par conséquent très présent sur tous les projets qui bénéficieront à terme d'une desserte nouvelle ou améliorée afin de polariser le développement urbain autour des secteurs les mieux desservis par les infrastructures de transports.

Pour toutes ces raisons, le partenariat qui s'organise au travers des présentes est en parfaite adéquation avec les objectifs et principes d'intervention de l'EPFY.

Par conséquent, l'EPFY en collaboration avec les collectivités locales pourra être amené à acquérir des emprises foncières et à les rétrocéder pour permettre la création de nouvelles infrastructures de transport.

- 2) Des synergies pourraient se dégager d'une action concertée des deux établissements en matière d'aménagement et de développement des territoires. Ceci, dès lors que les terrains acquis par l'EPFY dans le cadre de sa mission peuvent pour partie être utilisés par le STIF pour la mise en œuvre de ses propres objectifs de transport public, notamment dans le cadre des futurs axes de transports en commun ou de pôles gares et futures stations de métro se situant

dans de futures opérations d'aménagement dont l'EPFY a la charge de l'acquisition du foncier.

- 3) Prenant acte de cette convergence d'intérêt, le STIF et l'EPFY se sont rapprochés dans la perspective d'une coordination de leurs actions et finalités respectives aux fins d'une rationalisation de leurs interventions propice au développement territorial et plus généralement dans un souci de complémentarité et d'efficacité de l'action publique.

Les deux établissements ont donc décidé de se rapprocher afin de mettre en œuvre, au travers de la présente convention, une politique coordonnée basée :

- d'une part, sur une articulation de leurs actions en matière d'action foncière dans les secteurs d'aménagement futurs où existe un fort enjeu de développement des transports publics, venant en conditionner la bonne réalisation.
- d'autre part, sur un échange régulier en matière d'informations et de savoir-faire,

Ceci exposé, il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 – Objet

Dans un souci de coordination, nécessaire en matière d'aménagement et de développement du territoire, la présente convention définit entre le STIF et l'EPFY les modalités d'articulation selon les deux aspects suivants :

- L'action foncière dans le cadre du développement des nouvelles infrastructures de transports (pôles gare et transports en commun en site propre), dans le respect de l'autonomie de chaque structure et dans un souci de complémentarité et d'efficacité de l'action publique.
- L'ingénierie d'études, qui doit permettre de faciliter les modalités de stratégies territoriales et d'échange de données.

Ces modalités ont pour objectif d'une part, de préparer le développement et le renouvellement urbain lors du passage d'une infrastructure de transports en commun et d'autre part, d'anticiper le passage de l'infrastructure elle-même.

ARTICLE 2 – Principes de conventionnement

L'EPFY et le STIF s'engagent à promouvoir auprès des collectivités locales des modalités d'action foncière concertées au préalable.

L'EPFY pourra intervenir pour le compte du STIF dans le cadre de conventions particulières dites « conventions d'interventions foncières », conclues entre la commune et éventuellement l'EPCI auquel elle appartient, l'EPFY et le STIF.

Dans le cas de conventions déjà existantes entre l'EPFY et les collectivités, le STIF pourra devenir partie aux conventions d'interventions foncières avec l'accord de la collectivité concernée.

ARTICLE 3 : Conventions opérationnelles

L'action foncière et les périmètres d'intervention seront définis au cas par cas dans le cadre de conventions d'interventions foncières portant sur le projet d'aménagement en lien avec l'infrastructure et choisi par les collectivités locales, associant la collectivité, l'EPF, et le STIF.

Dès lors que le STIF sera signataire d'une convention avec la collectivité et l'EPFY, celui-ci pourra intervenir pour le compte du STIF à l'issue de la concertation ou, le cas échéant, du débat public relatif au projet de transport venant s'inscrire dans le périmètre d'intervention de l'EPFY et ce, jusque 6 mois avant le début prévisionnel des travaux fixé par le STIF.

Ces conventions d'interventions foncières définiront au cas par cas, les conditions d'intervention de l'EPFY, les durées de portage des fonciers délimités dans chaque

convention au regard des infrastructures de transports envisagées ainsi que les modalités de jouissance et de gestion des biens.

Au terme des conventions d'interventions foncières, un état financier sera dressé et certifié par le comptable public de l'EPFY. Le cas échéant, il sera notamment établi un état des dépenses opérationnelles réalisées par l'EPFY n'ayant pu être ni rattachées à une opération particulière ni être pris en charge par un opérateur. Le cas échéant, le STIF, en sa qualité de garant telle que définie ci-après à l'article 5, versera à l'EPFY le déficit constaté.

ARTICLE 4 – Engagements de l'EPFY

L'EPFY déclinera son action selon différentes modalités liées à la temporalité des projets : veille foncière, maîtrise foncière pré-opérationnelle et opérationnelle.

Suite à la signature d'une convention opérationnelle, L'EPFY s'engage à prévoir la cession au STIF , au plus tard six mois avant le démarrage du chantier du projet transport considéré, des parcelles ou parties de parcelles que le STIF garantit dans les conditions fixées ci-après, les considérant comme nécessaires au passage du transport en commun selon les principes précisés à l'article 6.

L'EPFY s'engage également à assurer la meilleure articulation possible entre :

- la présente convention et les futures conventions opérationnelles,
- les projets urbains d'une part et les projets d'infrastructures, d'autre part.

Les acquisitions se dérouleront dans les conditions évoquées dans la présente convention, à un prix agréé par l'administration des Domaines, ou le cas échéant, fixé par le juge de l'expropriation et après production des diagnostics relevant des obligations légales en vigueur.

ARTICLE 5 - Engagements du STIF

Le STIF s'engage à diffuser à l'EPFY, le bilan approuvé de la concertation ou la décision de poursuite du projet, postérieurement au débat public matérialisant la concrétisation de l'opération de transports. De même, il fera connaître au moins six mois à l'avance la date prévisionnelle de démarrage des travaux sur les parcelles acquises par l'EPFY.

Le STIF s'engage à racheter les parcelles ou parties de parcelles qu'il garantit, les considérant comme concernées par le passage d'une infrastructure de transport au moment de l'acquisition par l'EPFY. L'ensemble de ces parcelles ou le périmètre considéré, fera l'objet d'une définition précise matérialisée par un plan, dans le cadre de chaque convention opérationnelle visée à l'article 3 ci-dessus.

L'EPFY pourrait être conduit à acquérir des propriétés situées dans des secteurs pré-opérationnels qui ne seraient finalement pas intégrés à l'opération d'infrastructures de transport public. Dès lors, il est convenu que le STIF, dans les conditions définies ci-

après, garantira l'EPFY des acquisitions insusceptibles d'être rétrocédées à la collectivité concernée ou à un opérateur.

ARTICLE 6 – Principes d'interventions

Qu'il s'agisse d'acquisitions négociées ou d'examen des déclarations d'intention d'aliéner en vue d'éventuelles préemptions, le pilotage et le suivi des acquisitions foncières sont assurés dans le cadre des conventions d'interventions foncières, dans le respect de la répartition des compétences et des garanties de chaque signataire.

Dans ce cadre, les acquisitions menées par l'EPFY pour le compte du STIF, ne répondent pas à un principe d'exclusivité dans la mesure où la collectivité a toujours la possibilité d'acquérir pour son compte.

6.1 Principe d'acquisition

A chaque acquisition potentielle dans les secteurs de projet du STIF, l'EPFY informera au préalable les collectivités concernées et le STIF, de son intention de procéder à l'acquisition de manière à obtenir confirmation formelle de l'opportunité de l'acquisition envisagée au regard du projet transport.

Pendant la durée du portage, l'EPF aura libre disposition des biens dont il se sera rendu propriétaire.

6.2 Principes de revente

Le prix de cession est établi conformément aux conditions générales de cession de l'EPFY définies dans son programme pluriannuel d'intervention 2010-2013, approuvé par délibération de son conseil d'administration le 17 décembre 2009 et modifié par délibérations du 27 juin et du 15 décembre 2011. Suivant les modalités du prochain programme pluriannuel de l'EPFY, un avenant à la présente convention pourra être convenu entre les parties.

Ce prix de cession correspondra à la somme du prix d'acquisition et de ses frais annexes, du coût éventuel de gestion supporté par l'EPFY (impôts et taxes de toute nature, mesures conservatoires, entretien, surveillance, assurances...), de tous honoraires versés à des tiers, des dépenses liées aux études, aux travaux, ainsi qu'à toutes opérations nécessaires à la mise en état des biens.

6.3 Actualisation

Si le taux d'inflation moyen (mesuré par l'indice l'indice des prix à la consommation (Série hors tabac - Ensemble des ménages)) est, sur la durée du portage, inférieur à 3% par an, les montants dus ne sont pas actualisés.

Dans le cas contraire, ces montants seront actualisés suivant les modalités fixées dans les conventions opérationnelles.

6.4 Principe de cession

Dès lors que le STIF se sera porté garant sur une ou des parcelles, l'EPFY s'engage à faire jouer un droit de préférence à la cession en faveur du STIF des parcelles ou parties de parcelles nécessaires au passage du transport en commun.

Dans ce cadre, il sera fait application de la règle la plus favorable dans l'évaluation du prix de cession.

Le STIF et l'EPFY proposeront la règle d'imputation suivante aux collectivités signataires des conventions particulières :

- 1- Le prix de cession conformément à l'article 6.3 constitue une référence.
En tout état de cause, le prix de rachat du STIF à l'EPFY des emprises nécessaires au passage du transport en commun sera plafonné à la part du prix de revient rapportée au pro-rata des surfaces recédées.
- 2- Ce prix de cession pourra être minoré si l'économie de projet le permet : un principe de péréquation étant alors mis en œuvre au bénéfice du STIF sur les terrains nécessaires au passage de l'infrastructure de transports.

Dans tous les cas de figure, la cession des unités foncières de l'EPFY au STIF sera de droit dans les 6 mois avant le début des travaux du projet de transport en commun.

ARTICLE 7 – Echanges d'informations, coordination des actions et études

Chaque structure mènera les études qui sont de son ressort et dont elle aurait besoin pour son action. L'EPFY et le STIF s'informeront mutuellement des projets en matière d'action foncière et d'investissements de transport public.

L'EPFY informera le STIF de toutes nouvelles conventions impactant un pôle gare et mentionnera alors dans sa convention avec la collectivité concernée l'existence et l'objet de la présente convention.

7.1 - Communication

L'EPFY et le STIF s'engagent à informer le public sur leurs actions respectives, dans le cadre des engagements de la présente convention.

7.2 - Etudes

En matière d'études, le STIF pourra solliciter des équipes de l'EPFY les informations nécessaires à la définition de ses propres politiques et projets de transport public.

De son côté, l'EPFY pourra également solliciter des équipes du STIF les informations nécessaires à la définition de ses propres politiques et projets d'interventions foncières.

Ils conviennent également d'assurer des échanges réguliers et d'organiser un suivi sur les projets communs.

L'EPFY pourra réaliser (ou cofinancer), dans le cadre de ses règles d'intervention, des études foncières. Il pourra également participer au financement d'études urbaines liées à ses périmètres d'action foncière.

7.3 - Echange de données

Afin de faciliter les échanges réguliers entre les deux structures, l'EPFY et le STIF conviennent de s'associer par une convention d'échange de données localisées, dans le cadre notamment du fonctionnement de leurs SIG (Système d'information géographique).

ARTICLE 8 – Pilotage

Un comité de pilotage associant le STIF et l'EPFY se réunira en fonction des besoins, et au moins une fois par an. Le comité de pilotage veillera au déploiement de la présente convention-cadre, et à la mise en cohérence de l'action foncière de l'EPFY avec la politique de développement des transports menée par le STIF.

En particulier, il facilitera la coordination des différents acteurs concernés et la mise en place des conventions particulières.

ARTICLE 9 – Durée de la convention

La durée de la convention est fixée à 3 ans renouvelable à l'échéance de celle-ci.

ARTICLE 10 – Résiliation

A l'expiration de chaque année civile, la présente convention peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, le délai de prévenance étant de trois mois avant la fin de la dite année.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution d'une ou plusieurs obligations prescrites. Avant d'arriver à cette résiliation, les deux parties conviennent de demander le conseil et l'arbitrage de leur tutelle étatique.

ARTICLE 11 – Suivi de la convention

Le STIF et L'EPFY prendront toute mesure pour la bonne exécution de la présente convention, qui fera l'objet d'un bilan annuel transmis aux Conseils d'Administration des deux structures.

Fait à

Le

En deux exemplaires originaux

***La Directrice Générale
de l'Établissement Public Foncier
des Yvelines***

Madame Claude BERTOLINO

***La Directrice Générale
du Syndicat des Transports d'Île de
France***

Sophie MOUGARD

Délibération n° 2012/0221

Séance du 11 juillet 2012

Modification de postes au tableau des effectifs

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2011-885 du 7 décembre 2011 adoptant le budget initial 2012 et fixant le tableau des effectifs au 1er janvier 2012 ;
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire en date du 9 juillet 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/0221 ;

Après en avoir délibéré

DECIDE

ARTICLE 1 : de transformer deux postes de catégorie A en postes de catégorie A+.

ARTICLE 2 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean Paul Huchon

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0221-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

Décision n° 2012 0255

Du 16 JUIL. 2012

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2012**

**OPERATIONS COMPRISES
ENTRE 200 000 € ET 2 000 000 €**

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative);
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0202 du 15 mars 2006, adoptant son règlement intérieur et notamment ses articles 10 et 12 ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets en date du 9 juillet 2012 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de service en date du 5 juillet 2012 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets n'a été formulée

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission qualité de service n'a été formulée

DECIDE

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120716-20120255-AU
Date de réception préfecture : 17/07/2012

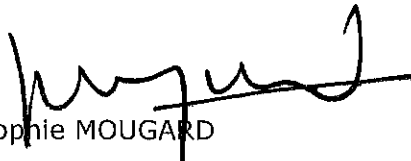
ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est comprise entre 200 000 euros et 2 000 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
A6031	Création d'un parc relais de 151 places à la gare du Raincy-Villemomble (93)	1 510 000,00
B3051	Aménagement d'une gare routière de 11 postes à quai à Saint-Quentin-en-Yvelines (78)	515 000,00
E3437	Mise en accessibilité de 16 points d'arrêt à Roissy en France (95)	524 000,00
E3438	Mise en accessibilité de 32 points d'arrêt à Aubervilliers etc (93)	376 500,00
F1142	Axe Mobillien 31 - aménagements de couloirs bus, carrefours et points d'arrêt à Paris (75)	1 267 000,00
F8086	Axe Mobillien 153 - requalification de l'avenue Romain Rolland à Saint Denis (93)	353 500,00
F8087	Aménagements de voirie et de points d'arrêt liés à la restructuration du réseau de bus à Argenteuil-Bezons (95)	304 000,00
F8088	Réaménagement du boulevard d'Ecancourt à Jouy le Moutier (95)	1 300 000,00
V5013	Pôle PDU Mairie d'Issy-Corentin Celton Réaménagement de la gare routière et de la rue Kléber	319 500,00

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
A6031	SNCF	1 510 000,00
B3051	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (78)	515 000,00
E3437	ADP	524 000,00
E3438	Communauté d'Agglomération Plaine Commune	376 500,00
F1142	Ville de Paris (75)	1 267 000,00
F8086	Communauté d'Agglomération Plaine Commune	353 500,00
F8087	Communauté d'Agglomération Argenteuil-Bezons (95)	304 000,00
F8088	Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise	1 300 000,00
V5013	Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest	319 500,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

Décision n° 2012 0256

Du 23 juillet 2012

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2012**

OPERATIONS INFÉRIEURES A 200 000 €

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est inférieure à 200 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

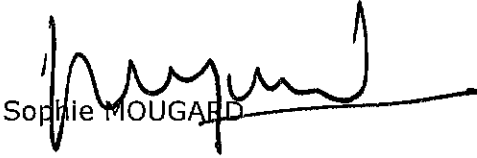
Codes	Opérations	Euros
E3439	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt à Blennes (77)	6 000,00
E3440	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt à Mesnil le Roi (78)	23 000,00
F1143	Aménagements de voirie pour la restructuration des lignes de bus liés au projet T3 à Paris (75)	148 500,00
F8089	Axe Mobillien 308 - aménagement d'un point d'arrêt « rue de Noiseau » à Sucy-en-Brie (94)	17 000,00
F8090	Aménagements de dessertes et d'un site propre au terminus T2 au pont de bezons	107 000,00

J1054	Adaptation des interfaces RATP pour la mise en œuvre et l'alimentation des référentiels franciliens des points d'arrêts et des tracés de lignes	20 000,00	Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20120723-20120256-AU Date de réception préfecture : 24/07/2012
J3082	Adaptation des interfaces Véolia Transdev pour la mise en œuvre et l'alimentation des référentiels franciliens des points d'arrêts et des tracés de lignes	47 020,00	
S3022	Aménagement d'une consigne véligo de 48 places et d'abris Véligo de 60 places au terminus T2 au Pont de Bezons (95)	93 750,00	

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
E3439	Ville de Blennes (77)	6 000,00
E3440	Ville du Mesnil le Roi (78)	23 000,00
F1143	Ville de Paris (75)	148 500,00
F8089	Conseil Général du Val de Marne	17 000,00
F8090	Communauté d'Agglomération Argenteuil-Bezons	107 000,00
J1054	RATP	20 000,00
J3082	Véolia Transdev	47 020,00
S3022	Communauté d'Agglomération Argenteuil-Bezons	93 750,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


 Sophie MOUGARD

20120248

DECISION N°

DU 05 JUL. 2012

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative)
- VU** le code des marchés publics
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;
- VU** l'arrêté du président du Conseil du Syndicat n° SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la décision n° 20120178 en date du 31 mai 2012 portant délégation de signature

CONSIDERANT les délégations de signatures au profit de Madame Véronique Hamayon-Tardé secrétaire générale, de Monsieur Emmanuel Grandjean chef de la division affaires juridiques, marchés publics, patrimoine, de Madame Christelle Ragot-Blin chef de la division Budget-Finances, de Monsieur David O'Neill, adjoint au chef de la division Budget Finances;

DECIDE

ARTICLE 1 : en l'absence de Mme Véronique Hamayon, de Monsieur Emmanuel Grandjean, de Madame Christelle Ragot-Blin, de Monsieur David O'Neill et de Monsieur Didier Chevallier, délégation de signature est donnée à M. Karim SEMSOUM, chargé de projet de la division Budget Finances, rattachée au Secrétariat Général, du 27 juillet 2012 au 20 août 2012 à l'effet de signer pour les opérations financières :

- Les pré-engagements, les précommandes ;
- Les engagements, bons de commande, les mandats de paiement, les titres de recette, les déclarations au titre de la TVA et du FCTVA.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et transmise à l'intéressé. Une copie sera transmise à l'agent comptable du Syndicats des Transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris

métro : Trinité-d'Estienne d'Orléans • bus : 26-32-43-67-74

tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

20120249
DECISION N° DU 05 JUL. 2012

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative)
- VU** le code des marchés publics
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;
- VU** l'arrêté du président du Conseil du Syndicat n° SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la décision n° 20120178 en date du 31 mai 2012 portant délégation de signature

CONSIDERANT les délégations de signatures au profit de Madame Véronique Hamayon-Tardé secrétaire générale, de Monsieur Emmanuel Grandjean chef de la division affaires juridiques, marchés publics, patrimoine, de Madame Christelle Ragot-Blin chef de la division Budget-Finances, de Monsieur David O'Neill, adjoint au chef de la division Budget Finances;

DECIDE

ARTICLE 1 : en cas d'absence ou d'empêchement de Mme Véronique Hamayon, de Monsieur Emmanuel Grandjean, de Madame Christelle Ragot-Blin, de Monsieur David O'Neill, délégation de signature est donnée à M. Didier Chevallier, chargé de projet de la division Budget Finances, rattachée au Secrétariat Général, à l'effet de signer pour les opérations financières :

- Les pré-engagements, les précommandes ;
- Les engagements, bons de commande, les mandats de paiement, les titres de recette, les déclarations au titre de la TVA et du FCTVA.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et transmise à l'intéressé. Une copie sera transmise à l'agent comptable du Syndicats des Transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris

métro : Trinité-d'Estienne d'Ors • bus : 26-32-43-67-74

tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120723-20120261-AR
Date de télétransmission : 24/07/2012
Date de réception préfecture : 24/07/2012

DECISION N° 20120261

DU 23 JUIL. 2012

PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative),
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;
- VU** l'arrêté du président du Conseil du Syndicat n° SRHRS 2006-016 du 17 mars 2006 portant recrutement par voie de détachement de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

CONSIDERANT les délégations de signatures au profit de Madame Catherine Bardy, Directrice de l'exploitation et de Madame Gaëlle Galland, chef de la division Politique de Service et Etudes d'Exploitation ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Romain PICHOT et à Monsieur Benjamin HUYSEN, chargés de projet de la division Politique de Service et Etudes d'Exploitation, rattachée à la direction de l'exploitation, à l'effet de co-signer les plans de prévention par lesquels la RATP et la SNCF autorisent les personnels de la société MV2, agissant pour le compte du STIF dans le cadre du marché n° 2012/17 relatif à la réalisation de quatre enquêtes de perception de la qualité de service dans les transports en commun 2012-2015, à réaliser des enquêtes auprès des voyageurs dans les réseaux de transport exploités par la RATP et la SNCF.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et transmise aux intéressés. Une copie sera adressée à l'agent comptable du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.


Sophie MOUGARD

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
470
métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120723-20120263-AR
Date de télétransmission : 16/08/2012
Date de réception préfecture : 16/08/2012

DECISION N° 20120263
DU 23 JUL. 2012
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code des marchés publics ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la nomination de Madame Catherine BARDY en qualité de directrice de l'exploitation ; la nomination de Monsieur Sylvain Michelon sur le poste de chef de la division Intermodalité et PDU, la nomination de Monsieur Patrice Saint-Blancard sur le poste de chef de la division Offre Ferroviaire, la nomination de Madame Isabelle Briend sur le poste de chef de la division Offre Routière Dense, la nomination de Monsieur Jean-Daniel Alquier sur le poste de chef de la division Offre Routière Bassin ; la nomination de Madame Gaëlle Galand sur le poste de chef de la division Politique de service et Etudes d'exploitation ; la nomination de Monsieur Philippe Tardy sur le poste de chef de la division Transports scolaires ;

CONSIDERANT que les attributions de Madame Catherine Bardy sont les suivantes : intermodalité et plan de déplacements urbains, offre ferroviaire, offre routière, et politique de service et études d'exploitation ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Sylvain Michelon sont les suivantes : intermodalité et plan de déplacements urbains ; les attributions de Monsieur Patrice Saint-Blancard sont les suivantes : offre ferroviaire ; les attributions de Madame Isabelle Briend sont les suivantes : offre routière dense ; les attributions de Monsieur Jean-Daniel Alquier sont les suivantes : offre routière de bassin ; les attributions de Madame Gaëlle Galand sont les suivantes : politique de service et études d'exploitation ; les attributions de Monsieur Philippe Tardy sont les suivantes : transports scolaires ;

DECIDE

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris

métro : Trinité-d'Estienne d'Oudeville • bus : 26-32-43-67-74

tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Catherine Bardy, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- pour les marchés publics :
 - concernant les marchés inférieurs à 15 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
 - concernant tout marché supérieur à 15 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ;
- pour les opérations financières : les pré-engagements, les précommandes ;
- pour la gestion du personnel : les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France, les congés ;
- les certificats administratifs, les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

ARTICLE 2 : délégation de signature est donnée à Madame Catherine Bardy à l'effet de signer :

- concernant l'intermodalité et le plan de déplacements urbains : les contrats d'axe et de pôle, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement d'études relatives au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 210 000 euros HT, les conventions de financement des dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipement affectés au transport et mentionnés au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 2 000 000 euros HT, les prorogations de délais des subventions ;
- concernant la politique de service et les études d'exploitation : les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement de l'information multimodale dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions relatives aux transports scolaires, les décisions d'ordre individuel relatives au remboursement des frais de transport scolaire individuel des élèves et étudiants handicapés et les conventions avec les organismes qui en ont fait l'avance, les avis, lorsqu'ils sont nécessaires, sur les modifications, les résiliations ou les conditions de renouvellement des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires transférés à des autorités organisatrices de proximité ; les conventions d'échanges de données dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ainsi que les licences d'accès aux données du système d'information multimodale (SIM) dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ;
- concernant l'offre ferroviaire : les décisions de création et de modification de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT, les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT, les autorisations de modifications mineures de service du réseau ferré (RATP et SNCF) dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 500 000 euros HT, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ;

- concernant l'offre routière : les décisions de création, de modification et de suppression de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT ; les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois ; les modifications mineures sur les services routiers exploités par la RATP dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ; toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés ; les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ; la validation des résultats de comptages ; les décisions relatives au sectionnement des autorisations des lignes régulières ; les conventions relatives aux transports scolaires, les décisions d'autorisation des services de transport scolaire et les décisions de prorogation de ces autorisations ; en application des conditions d'éligibilité en vigueur, les courriers d'octroi ou de refus de subvention des abonnements scolaires hors forfait imagine'R, à destination des clients, ainsi que les réponses aux réclamations des clients y afférant ; les courriers de lancement de concertation dans le cadre de la coordination, la validation des résultats de comptages ; les contrats d'exploitation de type 2, les conventions partenariales et leurs avenants.

ARTICLE 3 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Catherine Bardy, délégation de signature est donnée à l'effet d'assumer les délégations définies à l'article 1, chacun dans la limite de ses attributions, à :

- Monsieur Sylvain Michelin, chef de la division Intermodalité et PDU,
- Monsieur Patrice Saint-Blancard, chef de la division Offre Ferroviaire,
- Madame Isabelle Briend, chef de la division Offre Routière Dense,
- Monsieur Jean-Daniel Alquier, chef de la division Offre Routière Bassin,
- Madame Gaëlle Galand, chef de la division Politique de service et Etudes d'exploitation,
- Monsieur Philippe Tardy, chef de la division Transports Scolaires,

sous réserve, s'agissant des marchés publics, qu'ils soient passés en procédure adaptée.

ARTICLE 4 : en cas d'absence ou d'empêchement de Mme Catherine Bardy,

Article 4.1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Sylvain Michelin à l'effet de signer :

- les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 200 000 euros HT,
- les conventions de financement d'études relatives au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 210 000 euros HT ;

Article 4.2 : délégation de signature est donnée à Monsieur Patrice Saint-Blancard à l'effet de signer :

- les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 200 000 euros HT,
- les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,
- les autorisations de modifications mineures de service du réseau ferré (RATP et SNCF) dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 500 000 euros HT ;

Article 4.3 : délégation de signature est donnée à Madame Isabelle Briend à l'effet de signer :

- les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois,
- les modifications mineures sur les services routiers exploités par la RATP dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,
- toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés,
- les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ;

Article 4.4 : délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-Daniel Alquier à l'effet de signer :

- les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois,
- toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés,
- les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,
- la validation des résultats de comptages ;

Article 4.5 : délégation de signature est donnée à Madame Gaëlle Galand à l'effet de signer :

- les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 200 000 euros HT,
- les conventions d'échanges de données dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT,
- les licences d'accès aux données du système d'information multimodale (SIM) dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT,

Article 4.6 : délégation de signature est donnée à Monsieur Philippe Tardy à l'effet de signer, concernant les transports scolaires,

- les décisions relatives à l'autorisation des services de transports scolaires ou à la prorogation de ces autorisations durant la période transitoire visée à l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales,
- les avis, lorsqu'ils sont nécessaires, sur les modifications, les résiliations ou les conditions de renouvellement des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires transférés à des autorités organisatrices de proximité,
- les décisions d'ordre individuel ou les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance, relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap,
- les décisions d'organisation des circuits spéciaux scolaires.

ARTICLE 5 : la décision de la directrice générale n° 20120246 du 29 juin 2012, est abrogée.

ARTICLE 6 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Sophie MOUGARD

DECISION N° 20120264
DU 23 JUIL. 2012
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code des marchés publics ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la nomination de Madame Catherine Pelletier sur le poste de cadre-relais Transports scolaires 78 et 95 rattaché à la division Politique Transports Scolaires ;

CONSIDERANT les attributions de Madame Catherine Pelletier sont les suivantes : gestion du service de transport scolaire dans les départements des Yvelines et du Val d'Oise ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Catherine Bardy, directrice de l'exploitation, et de Monsieur Philippe Tardy, chef de la division Transports Scolaires, délégation de signature est donnée à Madame Catherine Pelletier, dans la limite de ses attributions, à l'effet de signer :

- les décisions relatives à l'autorisation des services de transports scolaires ou à la prorogation de ces autorisations durant la période transitoire visée à l'article 41-II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales ;
- les décisions d'ordre individuel ou les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance, relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap ;
- les décisions d'organisation des circuits spéciaux scolaires .

ARTICLE 2 : la décision de la directrice générale n° 20120133 du 28 mars 2012 est abrogée.

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0252

du 10 juillet 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0178 du 31 mai 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'Association «Réseau, solidarité, accueil» située 67 avenue du Maréchal Joffre, 92000 Nanterre dont le siret est 414 743 773 00064, sollicite l'exonération du paiement du versement de transport,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'association «Réseau, solidarité, accueil», bien qu'adhérente à l'Union régionale Interfédérale des organismes privés sanitaires et sociaux (URIOPSS) organisme reconnu d'utilité publique par décret du 28 janvier 1999, n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que par ailleurs le caractère social de l'activité de l'association n'est pas démontré d'une part, parce que le financement résulte principalement de fonds publics et d'autre part, parce que l'activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : l'Association «Réseau, solidarité, accueil» ainsi que les établissements suivants dont elle assure la gestion ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport :

- Le centre d'hébergement d'urgence, 104 avenue du douze février 1934 - 92240 Malakoff, siret 414 742 773 00056
- Le point d'accueil de jour, 12 rue Avaulée, 92240 Malakoff, siret 414 742 773 00049

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale des Hauts de Seine, annexe du TGI, 6 rue Pablo Neruda, 2^{ème} étage, Bureau 2.95, 92020 Nanterre cedex.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0258

du 19 juillet 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0178 du 31 mai 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que la Fondation Hôpital Saint-Joseph, sollicite l'exonération du paiement du versement de transport pour les établissements dont elle assure la gestion,
- que la gestion désintéressée de la Fondation Hôpital Saint-Joseph est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que la Fondation est reconnue d'utilité publique par décret du 22 mars 1977,
- que cependant, la gestion d'une part, d'établissements hospitaliers participant au service public hospitalier et d'autre part, d'un Institut de formation, dont le financement relève quasi-exclusivement de fonds publics, n'est pas suffisante pour établir le caractère social de l'activité de la Fondation,
- que par ailleurs, l'activité est assurée principalement par du personnel salarié,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

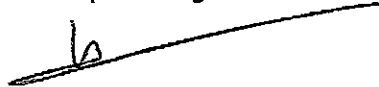
ARTICLE 1^{er} : La Fondation Hôpital Saint-Joseph, située 185 rue Raymond Losserand, 75014 Paris dont le siret est 775 682 990 00038 ainsi que les établissements dont elle assure la gestion, ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport :

- Hôpital Saint-Joseph, Direction du personnel/Ecole des infirmières et infirmiers, 185 rue Raymond Losserand, 75014 Paris, siret 775 682 990 00038
- Hôpital Notre Dame de Bon Secours, 68 rue des plantes, 75014 Paris, siret 775 682 990 00053
- Institut de formation en soins infirmiers de l'hôpital Notre Dame du Bon Secours, 20 rue Giordano Bruno, 75014 Paris, siret 775 682 990 00061

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble Le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0259

du 23 juillet 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0178 du 31 mai 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'Association «Service Social Breton-Foyer de jeunes travailleuses» située 28 rue du Cotentin, 75015 Paris dont le n° siret est 784 622 730 00025, sollicite l'exonération du paiement du versement de transport,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'association est reconnue d'utilité publique par décret du 28 janvier 1971,
- que cependant, le caractère social de l'activité n'est pas démontré puisque l'association n'est pas engagée dans le financement du foyer qui est assuré par les usagers et les fonds publics,
- que par ailleurs, l'activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

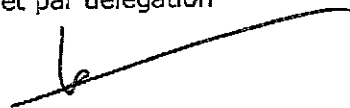
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : l'Association «Service Social Breton-Foyer de jeunes travailleuses» n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0260

du 23 juillet 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat N° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0178 du 31 mai 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association Championnet, sollicite l'exonération du paiement du versement de transport pour les établissements dont elle assure la gestion,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'association est reconnue d'utilité publique par décret du 30 décembre 1931,
- que cependant, la gestion d'une part d'un foyer de jeunes résidents et d'autre part de structures médico-sociales, dont le financement relève essentiellement des usagers et des fonds publics, n'est pas suffisante pour établir le caractère social de l'activité de l'association,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'association Championnet, située 14 rue Georgette Agutte, 75018 Paris dont le n° siret est 775 693 369 00016 ainsi que les établissements suivants dont elle assure la gestion, ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport :

- Foyer de jeunes travailleurs, 14 rue Georgette Agutte, 75018 Paris, siret 775 693 369 00099
- Etablissement et service d'aide par le travail (ESAT)/Centre d'accueil de jour (CAJ,) 40 rue des Panoiaux, 75020 Paris, siret 775 693 369 00180
- Le «Café Championnet» 14-16 rue Georgette Agutte, 75018 Paris, siret 775 693 369 00198

ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble Le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Décision n° 2012/0250

du 13/07/2012

TARIFS AU 1^{er} août 2012

**NAVIGO ANNUEL
MOBILIS 1-5, TICKET JEUNES WEEK-END 1-5**

TARIFS PARIS VISITE au 1er novembre 2012

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au Directeur Général et notamment son article 1.3.1 ;
- VU** la délibération n°2012/0191 du 11 juillet 2012 relative à la mise en oeuvre du dézonage pendant les week-ends et jours fériés pour les forfaits Navigo mois et annuels et les forfaits Solidarité Transport mois, au Complément de parcours, et aux évolutions tarifaires destinées à financer le dézonage en 2012,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : à compter de 1^{er} août 2012, les prix des Navigo annuel sont fixés comme suit :

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120713-20120250-AU
Date de réception préfecture : 16/07/2012

en euros

zones	Navigo annuel
1-2	656,70
1-3	847,00
1-4	1034,00
1-5	1152,80
2-3	621,50
2-4	785,40
2-5	909,70
3-4	608,30
3-5	729,30
4-5	590,70

ARTICLE 2 : à compter du 1^{er} août 2012, le prix du forfait mobilis 1-5 est fixé comme suit :

en euros

zones	mobilis
1-5	15,20

Ce forfait n'est pas valable sur la desserte des aéroports.

ARTICLE 3 : à compter du 1^{er} août 2012, le prix des forfaits tickets jeunes week-end est fixé comme suit :

en euros

zones	tickets jeunes week-end
1-5	7,60

Ce forfait n'est pas valable sur la desserte des aéroports.

ARTICLE 4 : à compter du 1^{er} novembre 2012, les prix des forfaits Paris visite sont fixés comme suit :

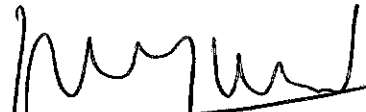
en euros

Zones	Paris visite			
	1 jour	2 jours	3 jours	5 jours
1-3	10,25	16,65	22,70	32,70
1-5	21,55	32,70	45,85	56,05

Ce forfait est valable sur la desserte des aéroports.

Le demi tarif est appliqué pour les enfants entre 4 ans et moins de 12 ans.

ARTICLE 5 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

Décision n° 2012/0251

du 13/07/2012

TARIFS AU 1^{er} août 2012
Forfait congrès

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
VU la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au Directeur Général et notamment son article 1.3.2,

DECIDE

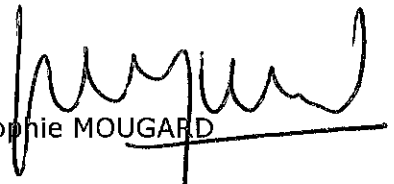
ARTICLE 1^{er} : les prix des forfaits congrès et du complément aéroports utilisables à compter de 1^{er} août 2012 sont fixés comme suit :

forfait congrès
en euros

Zones	2 jours	3 jours	4 jours	5 jours	7 jours
1-2 Paris	8,00	11,95	15,60	20,10	26,55
1-2 Stade de France	8,30	12,25	16,40	20,90	29,05
1-3	8,30	12,25	16,40	20,90	29,05
1-4	12,45	17,65	24,70	28,25	38,85
1-5	23,65	30,35	40,65	47,25	60,85

complément aéroports : 9,65 € par trajet simple

ARTICLE 2 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

Décision n° 2012 0268

du 28 AOUT 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

**AUTORISATION PROVISoire D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 030-030-011
« ERMONT (La Tour) – ERMONT (Gare) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « CARS LACROIX »**

**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
« VALBUS ELARGI »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.2. ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 n° 014 conclu entre le STIF et l'entreprise « LACROIX » et ses avenants,
- VU** le dossier technique n°16 160 enregistré par le Syndicat le 06/07/2012 ;
- VU** la décision n°20120263 du 23/07/2012 portant délégation de signature ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

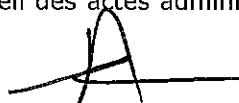
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « CARS LACROIX » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 030-030-011 « Ermont (La Tour) – Ermont (Gare) » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la présente décision, dans l'attente de l'approbation par le Conseil de l'avenant n° 3 au contrat d'exploitation.

ARTICLE 2 : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu' à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Jean-Daniel Alquier