

**Délibération n° 2010/ 0718
Séance du 8 décembre 2010**



**Marché pour la mise en place de navettes fluviales de transport
régulier de personnes dans le bief parisien de la Seine
(Article 144-II-2° CMP)**

**Service de préfiguration à titre expérimental
dénommé « Boucle Est »**

Avenant n° 2

Le conseil 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,
- 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** le Rapport n° 2010/0718 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'Offre de Transport du 2 décembre 2010 et de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : L'Avenant n°2 au marché pour la mise en place de navettes fluviales, à titre expérimental, de transport public régulier de personnes dans le bief parisien de la Seine entre la Gare d'Austerlitz et Maisons-Alfort/Ecole Vétérinaire est approuvé.

ARTICLE 2 : La Directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°2 avec la Société Compagnie des Batobus pour un montant global (hors droit de toucher) de 9 767 242 € HT pour la prolongation de la durée de l'expérimentation.

ARTICLE 3 : La Directrice générale engage une réflexion avec les collectivités locales partenaires pour mettre en œuvre, dans un délai de 30 mois, un service de transport fluvial sur la Seine, entre le Val de Marne et les Hauts de Seine, très ambitieux. Ce service pourrait inclure les services de voyageurs réguliers sur la partie parisienne de la Seine avec une tarification adaptée aux différentes catégories d'usagers. Cette réflexion devra également porter sur les modalités de financement du projet par l'ensemble des collectivités concernées et sur l'organisation.

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

**CONVENTION DE MISE EN PLACE DE NAVETTES
FLUVIALES DE TRANSPORT PUBLIC REGULIER DE
PERSONNES DANS LE BIEF PARISIEN DE LA SEINE**

**SERVICE DE PREFIGURATION A TITRE EXPERIMENTAL
DENOMME « *BOUCLE EST* » SUR LA SEINE**

AVENANT N° 2

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Représenté par Madame Sophie MOUGARD, Directrice Générale, dûment habilité par Délibération du Conseil en date du 8 décembre 2010.

Ci-après dénommée "**le STIF**"

d'une part,

ET :

La Compagnie des batobus, inscrite au RCS de Paris sous le numéro 350 540 324, dont le siège est situé Port de la Bourdonnais 75007 Paris, représentée par Monsieur Christophe GALLINEAU agissant en qualité de gérant, dûment habilité à cette fin.

Ci-après dénommée « **l'Exploitant** »,

d'autre part,

EXPOSE PREALABLE

Depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF est compétent pour organiser le transport public fluvial régulier de personnes.

Le désir de compléter les offres de transport collectif existantes par un nouveau mode de transport attrayant, confortable et non soumis aux aléas de la circulation automobile, a conduit le STIF à envisager la possibilité de mettre en œuvre un service de navettes fluviales pour le transport de passagers franciliens sur la Seine.

Afin de pouvoir concrétiser rapidement cette volonté, le STIF a décidé de lancer à compter du 1^{er} juillet 2008 et pour une durée de 31 mois, soit jusqu'au 31 décembre 2010, un service expérimental de navettes fluviales (service Voguéo) entre la gare d'Austerlitz et Maison-Alfort (école vétérinaire).

L'objectif de cette expérimentation est de permettre de tester le concept du transport public fluvial régulier de voyageurs se déplaçant aussi bien pour des motifs obligés que d'agrément, de façon à identifier les conditions, opportunités et contraintes d'un service optimal à long terme, en termes d'adéquation des origines/ destinations et du niveau de qualité de service. Elle doit également permettre d'appréhender les attentes, les comportements et la sensibilité des utilisateurs potentiels au mode de transport fluvial.

Par délibération en date du 10 octobre 2007, le Conseil du STIF a autorisé la signature d'un marché expérimental, sur le fondement de l'article 144-II-2° du Code des marchés publics, selon une procédure négociée.

Dans le cadre de ce marché, l'Exploitant du service est également autorisé à percevoir, au nom et pour le compte du STIF, des recettes auprès des usagers, autres que porteurs de titres autorisés. A cet effet une convention de mandat de recettes a été conclue entre les parties.

Un avenant n°1 de juin 2009 a été conclu entre les parties afin d'adapter la grille horaire ainsi que revoir la tarification applicable au service.

Depuis la mise en service de ces navettes, et encore récemment, les collectivités territoriales concernées ont fait part au STIF de leur souhait de voir étendre le projet à l'ensemble du bief parisien de la Seine. Elles considèrent en effet qu'un service étendu sera plus attractif et qu'une véritable offre de transport public par voie fluviale doit être mise en place.

Pour répondre à cette demande, le STIF a lancé un travail préparatoire, avec les collectivités et partenaires concernés, en vue de définir un scénario de référence pour un projet de déploiement de Voguéo à l'ensemble du Bief de la Seine.

Lorsqu'un scénario de référence sera défini, il sera proposé à un Conseil du STIF de mi-2011 de délibérer sur le principe de mise en œuvre d'un projet de transport fluvial très ambitieux sur la Seine et de lancer une procédure d'appel d'offre dans la perspective de la mise en place d'une délégation de service public.

Dans l'immédiat, il est proposé de prolonger la durée du marché initial de 30 mois (jusqu'au 30 juin 2013) dans les mêmes conditions d'exploitation et de procéder à diverses modifications mineures du service. Cette durée permettra d'assurer la continuité du service jusqu'à la mise en place progressive d'un nouveau service, si celui-ci est décidé à l'issue de la procédure d'appel d'offre évoquée ci-dessus.

Dans ces conditions, le STIF et l'Exploitant, soucieux de permettre la poursuite de l'activité sans que soit interrompu le service public, sont convenus des stipulations suivantes :

Article 1 :

L'article I-5 de la convention relatif à la durée est modifié comme suit : « *la phase d'exploitation du service régulier de navettes fluviales pour le transport public de personnes, dénommé « Boucle est » entre Paris Gare d'Austerlitz et Maisons-Alfort Ecole Vétérinaire est prolongée de 30 mois, soit jusqu'au 30 juin 2013* ».

Article 2 :

L'Article II.5 de la convention relatif aux équipements d'information dynamique - point relatif à l'information dynamique aux escales est complété comme suit : « *Le STIF prend en charge à hauteur de 20 883 € TTC maximum les coûts de modification du dispositif d'information dynamique de l'escale d'Ivry sur Seine afin de permettre d'afficher sur l'écran lumineux dans un 1^{er} cycle les 2 prochains bateaux à destination d'Austerlitz et dans un 2nd cycle ceux à destination de Maisons-Alfort*».

Article 3 :

L'Article III.10.2 relatif à la livrée des bateaux est modifié comme suit : « *Afin de faciliter le nettoyage et la remise en peinture des coques des bateaux, les parties conviennent que le l'affichage des escales desservies sera apposé sur les vitres par un système de vitrophanie en lieu et place des coques des bateaux* ».

Article 4 :

L'Annexe 7 relative aux indicateurs de qualité de service est modifiée comme suit :

<i>Thème</i>	<i>Indicateur</i>	<i>Modalité de mesure et contrôle</i>	<i>- Pénalité ou - Bonus/Malus ou - Suivi pour infomation</i>
<i>Ponctualité et régularité,</i>	<i>Sont considérés comme non conformes les passages en avance et les retards supérieurs à 5 mn quelle que soit l'escale.</i>	<i>Mesure par observations</i>	<i>Bonus/Malus</i>

Article 5 :

En Annexe 8 est présenté un nouveau compte financier correspondant à l'exploitation du service jusqu'au 30 juin 2013.

L'article IV.5 relatif à la partie fixe de la rémunération de l'exploitant est modifié comme suit :

« *Le « prix du service » comprend l'ensemble des coûts détaillés en Annexe 8, divisés en deux types de contributions.*

Les contributions versées par le STIF sont :

- une contribution C1 correspondant aux charges liées à l'exploitation ;
- une contribution C2 correspondant au financement des investissements (dotations aux amortissements et frais financiers).

La contribution C1 est indexée chaque année par application de la formule suivante :

$$C1_n = C1_{n_0} \times K1_n$$

avec :

$$K1_n = \left(a \frac{S_n}{S_0} + b \frac{C_n}{C_0} + c \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

$$\text{Avec } a+b+c = 1$$

[Les valeurs de a, b et c correspondent à la structure des charges d'exploitation du compte financier en annexe 8 :

- a = 0,685
- b = 0,03
- c = 0,285]

C1_{n0} = charges liées à l'exploitation (C1) exprimées en euros 2011 pour l'année n₀, correspondant aux montants indiqués en annexe 8.

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 sur 12 mois d'octobre n-1 à septembre n ou 4 trimestres de juillet n-1 à juin n. Les valeurs de référence sont celles calculées selon la méthode exprimée ci-avant, avec n=2011.

Article 6 :

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 2011 et le 30 juin 2013.

Article 7 :

Les autres dispositions de la convention demeurent inchangées.

Fait à Paris en deux exemplaires, le 2010

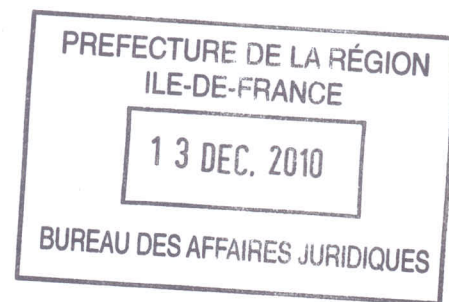
Sophie MOUGARD

Christophe GALLINEAU

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2010/0719

Séance du 8 décembre 2010



**DELEGATION DE COMPETENCE POUR L'ORGANISATION
DE LA DESSERTE REGULIERE LOCALE DE DOMONT**

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 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° 09-3-12 du 13/05/2009 du Conseil Municipal du Pecq ;
- VU** le rapport n°2010/0719 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport du 2 décembre 2010 et de la commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 et ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La commune de Domont reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la commune de Domont pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale et prévoyant une prise en charge par le STIF de 37 620 € TTC en année pleine, revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision inscrite dans ladite convention, 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 HUCHON

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux et 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 8 décembre 2010, 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 représenté par son Maire Jérôme CHARTIER, en vertu de la délibération n° [REDACTED] du 29 novembre 2010, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- 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 Municipal de Domont n° [REDACTED] du 29 novembre 2010 ;

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.

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 1^{er} de l'ordonnance modifiée du 7 janvier 1959 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 1^{er}-II, alinéa 6, de l'ordonnance précitée, 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 locales 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 14, 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 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 :

- Desserte fine des quartiers de Domont à destination de la gare aux heures de pointe du matin et du soir (terminus à l'arrêt « Pigalle »). Le service est connu du public sous le nom commercial « Dobus ».

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 1^{er} janvier 2011.
- 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 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) :

- soit d'exploiter le service en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du service 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),
 - 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 14.2 ; 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'Émeraude 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 télébilletique d'Ile-de-France, appelé « système NAVIGO », sont organisées dans une charte appelée « Charte du système télébilletique NAVIGO ».

L'AOP adhère à la charte du système télébilletique 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

Article 8.1 - Montant de la participation

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.

Conformément aux modalités prévues à l'Article 2 de ladite délibération, la participation du STIF au financement du service régulier local de Domont est fixée à 37 620 € TTC en année pleine.

Article 8.2 - Revalorisation de la participation

La participation financière du STIF sera revalorisée chaque année comme suit :

$$\text{Montant de l'année N} = (1+t_N) \times \text{Montant de l'année N-1}$$

Où le taux t_N est calculé sur la base de la formule détaillée dans le tableau ci-après.

Intitulé de l'indice	Coeff. associé à l'indice	Valeurs prises en compte pour le calcul
Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » – Ministère du travail SHOUV § (indice 49 de la NAF 88)	0.45	Valeur moyenne de octobre N-2 à septembre N-1 / Valeur moyenne de octobre N-3 à septembre N-2
Prix HT du gazole en cuve en fin de mois (Conseil National Routier), déduction faite du remboursement partiel de la TIPP (Bulletin Officiel des Douanes)	0.10	
Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1559272)	0.10	
Indice des prix à la consommation (IPC) - Entretien et réparation de véhicules personnels (Identifiant INSEE : 638814)	0.05	
Indice des prix à la consommation (IPC) – Services (Identifiant INSEE : 641257)	0.30	

Le financement du STIF pourra être modifié par voie d'avenant, en particulier dans le cas de modification substantielle du service.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'Article 8 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 :

BANQUE DE France – Trésorerie d'Ezanville

Code banque	Code guichet	Numéro compte	Clé RIB
30001	00651	D959000000	42

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 - Résiliation

Article 14.1 - 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 14.2 - 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 15 - 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 16 - 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 l'AOP

La Directrice Générale

Le Maire

ANNEXE I
STRUCTURE DU CAHIER DES CHARGES APPLICABLE
EN MATIERE DE SERVICES REGULIERS LOCAUX OU DE TRANSPORTS A LA DEMANDE
EN REGION ILE-DE-FRANCE

1. ELEMENTS DE CONTEXTE : RAPPEL DU SERVICE DEJA REALISE OU DES ELEMENTS JUSTIFIANT DE LA CREATION DU SERVICE

En 2006, suite à l'arrêt de l'exploitation de la ligne de transport communal par la société TVO, la ville de Domont a décidé de reprendre cette ligne à son compte en régie directe (délibération du 4 septembre 2006 créant le budget annexe du transport urbain de voyageurs) afin de maintenir à ses habitants une offre de transport à destination de la gare de Domont en heures de pointe du matin et du soir et du lundi au vendredi.

La ville de Domont a signé en janvier 2007 un contrat de type 1 avec le STIF, qui s'achève le 31 décembre 2010.

A compter du 1^{er} janvier 2011, le service régulier local de Domont sera exploité dans le cadre d'une délégation de compétence.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La ligne « DOBUS » dessert différents secteurs de la ville en rabattement sur la Gare de Domont, à savoir :

- Arrêts « Pigalle » à « Gare de Domont », le matin
- Arrêts « Gare de Domont » à « Pigalle », le soir

2.1.2. Ayants droit

Service ouvert à tous les voyageurs porteurs d'un titre de transport correspondant à la tarification francilienne soit celle visée à l'article 6 de la convention.

2.1.3. Description de la consistance et de la nature du service

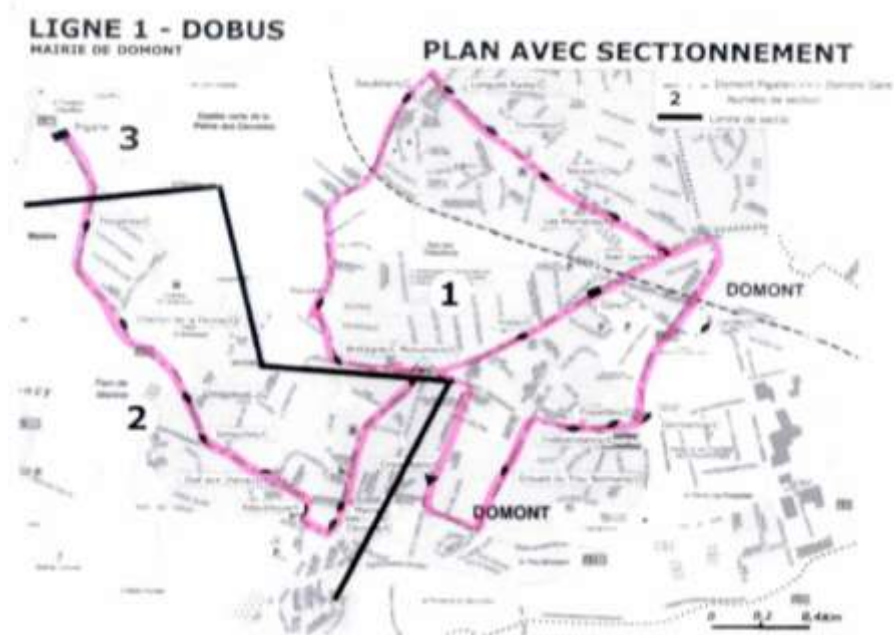
- *Nombre de ligne :* 1
- **Itinéraire desservi : ALLER/RETOUR**

Sectionnement	3	1	Pigalle (départ)		
		2	Fougères		
		3	Chemin de la Ferme		
	2	4	Ombreval		
		5	Jonquilles		
		6	Gué aux Chevaux		
		7	République		
		8	Clinique		
		9	Mairie		
		10	Monument		
		1	Arrêts	11	Bretagne
				12	Rouzée
				13	Baudelaire
	14			Longues Raies	
	15			Tournesol	
	16			Necker	
	17			Les Marlières	
	18			Jean Jaurès SNCF	
	19			Lycée	
	20			Germering	
	21			Fossettes	
	22			Indépendance	
	23			Groupe Scolaire du Trou Normand	
	24			Croix Martin	
	25			Poste	
	26			Gare SNCF (terminus)	

- Longueur de la ligne 8,100 km
- Durée moyenne de chaque course : 25 minutes

▪ **Le plan de la ligne**

Le plan de la ligne avec le sectionnement, conforme aux dispositions approuvées par le conseil de STIF du 11 juillet 2000, est représenté ci-dessous.



▪ **Jour de fonctionnement**

Du Lundi au vendredi

	<u>Premiers départs</u>	<u>derniers départs</u>
<u>Matin</u>	6 heures 50	9 heures 00
<u>Après-midi</u>	16 heures 10	19 heures 35

- **Fréquence journalière :**
9 courses par jour

- **Périodes de fonctionnement**

Toute l'année sauf week-end, jours fériés et au mois d'Août

2.1.4. Matériel roulant

Le service sera effectué à l'aide d'un véhicule :

- type AGORA LINE
- 45 places assises / 56 places debout
- Date de 1^{ère} circulation : 17/12/2002
- Date d'entrée dans le parc de la commune : 26/05/2009
- Nombre de Girouette : 1 frontale
- Télébilletique installée : 2 valideurs

La collectivité peut éventuellement en cas de défaillance du véhicule en service :

- mettre à disposition son car communal,
- location auprès d'un prestataire

Le véhicule est peint aux couleurs souhaitées par la ville.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

Sans objet

2.2.2. Information voyageurs

Le transporteur s'engage à remplir les obligations suivantes :

- Mise en place de l'information voyageurs en cas de perturbation du trafic, de déplacement d'arrêt ou de déviation,
- Mise à jour de l'information voyageurs aux points d'arrêt et dans le bus,
- Confection des fiches horaires pour les voyageurs,
- Surveillance et maintenance des points d'arrêt.

Le transporteur informera les usagers du service, en mettant à leur disposition les supports d'informations suivants :

- Plan de ligne
- Fiche horaires à disposition des voyageurs
- Cadre infos voyageurs (déviation, travaux...)

2.2.3. Contrôle du service

La présentation des titres de transports donnera lieu à une validation systématique à l'entrée (VSE) dans le véhicule.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

Le transporteur est tenu de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour effectuer la prestation prévue au contrat et pour pallier aux difficultés qu'il pourrait rencontrer (panne, etc...).

Le transporteur devra disposer d'une réserve de matériel suffisante pour pallier sans délai les défaillances du véhicule en service. Ce matériel devra être identique en dimensions et capacité à celui en service courant.

Il fournira en particulier le véhicule de transport, qui devra répondre aux différentes normes et réglementations en vigueur. Le véhicule devra être en excellent état de marche et de propreté. Le prestataire fournira aussi le personnel de conduite nécessaire au service prévu.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Nombre de voyageurs mensuels attendus par type de titres :

- 1 000 cartes oranges ou Cartes Imagine'R étudiants
- 1 300 cartes Imagine'R scolaire
- 1 000 tickets T ou ventes à bord

3.2. Niveau d'offre

- 1,2 conducteurs temps plein annuel
- 1 véhicule
- 16 700 KM commerciaux annuels prévisionnels
- 10 616 KM Haut le pied annuels prévisionnels

3.3. Tarification

Titre de transport correspondant à la tarification francilienne soit celle visée à l'article 6 de la convention.

3.4. Bilan économique prévisionnel

Le coût prévisionnel du service est estimé à 95 000 €HT par an.

4. MODALITES D'EXPLOITATION

Exploitation en régie

Forme Juridique : Budget Annexe « Transport Urbain »

Modalités d'organisation financière : Activité dotée de la seule autonomie financière avec l'application de la nomenclature M43 simplifiée, assujettie à la taxe sur la valeur ajoutée.

Projet

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) ;

¹ Navigo est une marque du STIF

- 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 télébilletique francilienne.
- 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 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 télébilletiques 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 télébilletique.

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,
 - 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'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 ;
 - 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 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

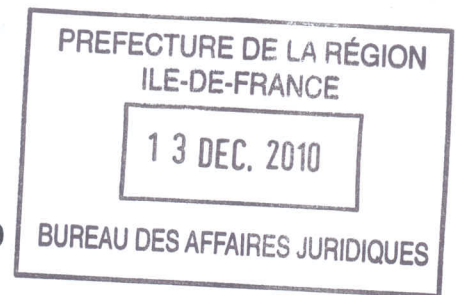
présent article, pour eux-mêmes, dans le cadre d'une concession à titre gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas céder ces droits à des tiers.

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.

Projet



Délibération n°2010/0720
Séance du 8 décembre 2010

Extension de la vidéosurveillance dans les gares du réseau Transilien-SNCF

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 °2010/0720 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 1^{er} décembre 2010 et de la commission qualité de service du 2 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est attribuée une subvention maximale de 26 650 000 euros HT au bénéfice de la SNCF pour la généralisation de la vidéosurveillance dans les gares d'Ile-de-France ;

ARTICLE 2 : la convention, incluant les dispositions relatives à l'investissement du programme de généralisation de la vidéosurveillance dans les gares d'Ile-de-France, telle qu'annexée à la présente délibération, est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la SNCF, et est chargée de l'exécution des engagements contractuels y figurant.

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

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.



[LOGO DU MAÎTRE D'OUVRAGE]

CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

**AU PROGRAMME DE GENERALISATION DE LA VIDEOSURVEILLANCE
DANS LES GARES SNCF D'ILE-DE-FRANCE
COFINANCE STIF/ SNCF**

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP [année]

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Chateaudun, 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°..... XX/XX/XXXX, dénommé ci après « le STIF ».

ET :

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est 34, rue du commandant Mouchotte, 75699 PARIS Cedex, représenté par Monsieur Guillaume PEPY, en sa qualité de Président de la SNCF, dûment habilité aux présentes par délégation du Conseil d'Administration,

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

PREAMBULE

Le STIF et la SNCF souhaitent améliorer notablement le service offert aux voyageurs dans les gares franciliennes. A cet effet, un programme de Généralisation de la vidéosurveillance dans les gares SNCF d'Ile-de-France est inscrit dans le Programme quadriennal d'investissements du contrat STIF / SNCF pour la période 2008-2011 et se poursuit jusqu'en 2012. Ce programme s'inscrit dans la continuité du 3^e programme sécurité 2002-2007, financé au titre des programmes d'amélioration de la qualité de service.

L'homogénéisation des systèmes installés, la mise en cohérence des déploiements dans un principe de continuité géographique, la centralisation des centres de décision stratégiques, le suivi des recommandations de l'audit du déploiement de la vidéosurveillance dans le cadre du 3^e Programme sécurité (2002-2007) réalisé par le STIF, constituent les éléments clés d'amélioration du système jusqu'à présent déployé et permet de redéfinir toute la chaîne de production du service ferroviaire.

L'assistance vidéo répond à un double objectif :

- celui de la sécurisation du réseau Transilien
- mais aussi, celui de l'amélioration de l'exploitation et du service rendu.

En matière de sécurisation (lutte contre les actes de malveillance, la délinquance et le terrorisme), l'utilisation de l'assistance vidéo apporte des réponses supplémentaires en termes de dissuasion, de prévention et de répression. Si la vidéo ne constitue pas à elle seule une solution aux problèmes de sécurité, son utilisation dans une chaîne globale de sûreté lui donne une véritable dimension. L'extension à l'ensemble de l'Ile-de-France est en ce sens un gage d'efficacité.

En termes d'exploitation et de service fourni, l'extension du périmètre des gares équipées permet d'homogénéiser la fiabilité de nos informations et de crédibiliser l'information donnée aux voyageurs. Les plans de transports, modernisés par une gestion au plus près du réel seront également beaucoup plus fiables.

En complément des démarches et innovations déjà lancées par Transilien (Proximi'T, amélioration de la maintenance, lutte anti-fraude, développement des distributeurs automatiques, etc..), l'assistance vidéo apporte également, par la juste appréciation de l'environnement de la gare, un soutien indéniable aux agents sur le terrain, au plus proche de la clientèle.

L'investissement comprend l'extension du nombre de gares équipées (227 sites).

La Commission Qualité de service, dans sa séance du [REDACTED] 2010, puis le Conseil du STIF dans sa séance du [REDACTED] 2010 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements du STIF et de la SNCF d'autre part concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le programme de « Généralisation de la vidéosurveillance dans les gares SNCF d'Ile-de-France » inscrit au Plan quadriennal d'investissements du contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF.

Le coût du programme de généralisation de la vidéosurveillance dans les gares SNCF d'Ile-de-France sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après est de 80 M€. Ce programme, démarré en 2008 s'achève en 2013.

La présente convention définit la participation financière du STIF dans le cadre de ce programme. Cette participation intervient à partir de 2011.

ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION

2.1. OBJECTIFS

L'objectif de ce programme est de mettre à disposition des centres opérationnels stratégiques Transilien, tant en sûreté qu'en exploitation ferroviaire, un outil d'assistance à leurs missions quotidiennes, dans le but d'améliorer la qualité de service de la manière suivante :

- Constitution d'un réseau fibres optiques reliant toutes les gares d'Ile de France et permettant la connexion d'opérateurs distants
- Compléments d'installation de caméras analogiques sur les gares du programme initial afin d'être conforme aux dispositions légales
- Installation de caméras numériques dans les gares non équipées à l'issue du 3^e programme sécurité (2002-2007) satisfaisant aux nouvelles dispositions légales
- Equipement des gares en fibre optique afin de véhiculer les images et à même de transporter d'autres applicatifs
- Centralisation des enregistrements dans un site unique pour la région Ile-de-France

2.2. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du projet de généralisation de la vidéosurveillance dans les gares SNCF d'Ile-de-France s'inscrit sur la période 2008-2013. Il est inclus également dans le Programme Quadriennal d'Investissements contractualisé entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux préalables à la mise en service est fixée à 40 mois à compter de la mise en place de la subvention de ce programme par le STIF.

Pour chacune des phases du projet de généralisation de la vidéosurveillance dans les gares SNCF d'Ile-de-France, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

Chacune des phases constituant la planification des opérations inscrites dans ce programme est présentée en annexe n°1, assortie de la hiérarchisation de cette programmation par gare, en annexe n°2.

ARTICLE 3 – MAITRISE D’OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d’ouvrage visant à la réalisation du programme de généralisation de la vidéosurveillance dans les gares SNCF d’Île-de-France, objet de la présente convention (Directeur d’Opération : Monsieur Thierry JOUBERT, SNCF – Transilien.)

La responsabilité du maître d’ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d’ouvrage du programme, l’entière responsabilité de l’ensemble des travaux de chaque phase du programme de généralisation de la vidéosurveillance pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l’intermédiaire d’un tiers, de la réalisation des travaux et de l’exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l’exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s’engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l’exploitation des installations pour s’exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l’entière responsabilité de l’exploitation des équipements prévus par ce programme dont elle est propriétaire pendant la durée de la convention.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des opérations de ce programme objet de la présente convention.

ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME

Les dépenses afférentes à l’ensemble du programme de généralisation de la vidéosurveillance sont évaluées à 80 M€ exprimés en euros courants.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d’ouvrage et de maîtrise d’œuvre, ainsi qu’une provision pour aléas.

Ces coûts sont présentés en annexe n°3.

La répartition des coûts, par type de gare est mentionnée à titre indicatif pour les besoins de la compréhension de l’opération à l’annexe n°4.

ARTICLE 5 – PLAN DE FINANCEMENT PROGRAMME

Le plan de financement du programme de Généralisation de la vidéosurveillance dans les gares SNCF d’Île-de-France est le suivant :

<i>Millions d’Euros</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL PROJET
Financement	2,9	6,7	8	18,6	28	15,8	80
SNCF	2,9	6,7	8	9,2	0	0	26,8
STIF	0	0	0	4,7	14	7,9	26,65

La présente convention permet d’encadrer l’intervention financière du STIF dans ce programme. Cette intervention porte sur les phases 2011, 2012 et 2013.

ARTICLE 6 – SUBVENTION VERSEE PAR LE STIF

6.1. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 26,65 M€ HT est allouée en franchise de TVA par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

L'autorisation de programme « sécurité » ouverte par le STIF couvre cette opération de 26,65 M€.

Cette participation est fractionnée en 3 tranches successives correspondant aux phases de déploiement de l'opération et ouvrant des crédits de paiements propres à chacune d'entre elle :

- tranche n°1: phase 2011
- tranche n°2: phase 2012
- tranche n°3: phase 2013

6.2. CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVE A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux sur une première phase de généralisation de la vidéosurveillance composant ce programme et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la tranche n°1 de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de ce programme, la totalité de ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé d'un an par décision de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

6.3. CONDITIONS DE VERSEMENT RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 10 décembre 2008 à compter de la date de démarrage des travaux et de demande du premier acompte de 15% sur la phase 2011 du programme, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour achever les travaux correspondant à cette phase du programme désigné à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée, ni engager les travaux pour les phases suivantes. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la Directrice Générale du STIF, si le Bénéficiaire saisit le STIF avant l'expiration du délai de quatre ans et établit que les retards d'achèvement du programme ne lui sont pas imputables.

Les mêmes conditions de versement de la subvention relatives aux délais de réalisations des travaux s'appliquent à chaque phase du programme.

6.4. MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

6.4.1. Demandes de versement

Nonobstant les dispositions des articles 6.2 et 6.3 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire et pour chacune des tranches correspondant aux phases du programme engagées, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de tranche correspondant à la phase du programme subventionnée par le STIF allouée pour la réalisation de la totalité de phase du programme engagée au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la tranche de la subvention correspondant à la phase de travaux en cours de réalisation sera subordonné à :
 - la sollicitation du Bénéficiaire
 - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (état d'avancement du déploiement de l'architecture de stockage centralisée ; nombre de gares équipées ; nombre de caméras par gare équipées)
 - les sommes effectivement versées par la SNCF pour ces réalisations
- le règlement du solde de chaque tranche de la subvention sera subordonné à :
 - la production de l'avis d'achèvement des travaux sur chaque phase du programme réalisée, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
 - un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (état d'avancement du déploiement de l'architecture de stockage centralisée ; nombre de gares équipées ; nombre de caméras par gare équipées)
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque phase du programme,
 - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme sur chaque phase du programme,
 - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport aux phases du programme financé ;
 - le respect des modalités de communication définies à l'article 7.2.

6.4.2. Mandatement et règlement

Les versements de subvention au Bénéficiaire s'effectueront sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 385
- Clé : 95

Le versement des montants de subventions appelés par la SNCF doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception par le STIF des appels de fonds, sous réserve de la transmission complète des pièces mentionnées à l'article 6.4.1. En cas de réception incomplète des pièces justificatives, le STIF en informe par écrit la SNCF dans un délai de 10 jours. Le délai de paiement est alors suspendu jusqu'à la réception de l'ensemble des pièces.

A défaut de paiement dans le délai imparti, la SNCF pourra facturer au STIF des intérêts moratoires si elle démontre que ce retard l'expose elle-même au paiement d'intérêts moratoires. Ces intérêts seront calculés sur la période courant entre la date limite de paiement tenant compte de la réception complète des pièces justificatives, et la date effective de paiement, aux conditions suivantes :

- au taux légal en vigueur pour un paiement compris entre le délai de 45 jours et 60 jours
- au taux légal en vigueur majoré de deux points pour un paiement effectué au-delà de 60 jours

Si le coût définitif du programme pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au Bénéficiaire sera réduit en conséquence.

6.4.3. Echancier prévisionnel des dépenses

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°4, joint à titre indicatif.

Cet échancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 8, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6.2 et 6.3.

ARTICLE 7 – SUIVI DU PROGRAMME

7.1. SUIVI DU PROGRAMME

Le Bénéficiaire présente au STIF, dans le cadre d'un comité de suivi ad-hoc, en décembre de chaque année, un tableau de suivi du programme, qui précise pour chacune des phases de ce programme :

- la date d'engagement des travaux
- un état détaillé des réalisations
- le coût et la durée prévisionnels des travaux à leur démarrage
- la période envisagée de mise en service
- le coût final prévisionnel du programme

Des réunions sont organisées en tant que de besoin par les Parties pour examiner les évolutions significatives de ce programme ou difficultés éventuelles d'exécution de cette convention.

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 8, le Bénéficiaire informe par écrit le STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

7.2. PUBLICITE, COMMUNICATION

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque phase du programme de généralisation de la vidéosurveillance dans les gares SNCF d'Ile-de-France, à :

- mentionner chacun des financeurs de l'opération en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- de lui faire valider tout support de communication dans un délai qui intègre le temps nécessaire à la consultation et la prise en compte des éventuelles modifications souhaitées par le STIF. Le STIF apporte dans ce cas une réponse dans un délai raisonnable,
- informer le STIF quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

7.3. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des déploiements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût et des principales décisions concernant les déploiements dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs.

ARTICLE 8 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME

Toute modification substantielle ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des déploiements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, ou du refus des demandes de permis de construire remettant en cause la structure, l'implantation des ouvrages ou leurs caractéristiques fonctionnelles, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 9, le Bénéficiaire sera mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire par les Parties.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que toutes les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

ARTICLE 9 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DES AMENAGEMENTS REALISES

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements réalisés dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 11 seront alors mises en œuvre.

ARTICLE 10 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 à l'ensemble des parties contractantes.

Compte tenu des modalités de l'article 9 relatives à l'usage des biens installés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après et au plus tard le 31 décembre 2024. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de l'installation.

La SNCF s'engage à appliquer les dispositions du contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur concernant le mode de gestion des biens faisant l'objet de la présente convention.

ARTICLE 11 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 8 d'une modification du programme non autorisée par le STIF l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la phase concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette phase devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 9, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la phase concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette phase est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses, les différentes dispositions de la présente convention pour la phase concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

ARTICLE 12 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

ARTICLE 13 - 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 déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le

en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF
Sophie MOUGARD,

Le Président Directeur Général de la SNCF
Guillaume PEPY,

ANNEXE 1

PLANIFICATION PAR PHASE DU PROGRAMME

- **Programme 2008** : 30 sites mis en service.
- **Programme 2009** : 14 gares sont en service, et 4 sont retardées pour cause de travaux structurants
- **Programme 2010** :
 - 28 gares prévues initialement en 2009 seront équipées fin 2010
 - 55 gares équipées selon le découpage suivant :
 - 19 sur la région de PSL
 - 10 sur la région de PN
 - 17 sur la région de PRG
 - 6 sur la région de PSE
 - 3 sur la région de PE
 - Mise en service du site de stockage central
- **Programme 2011** : 59 gares selon le découpage suivant :
 - 14 sur la région de PSL
 - 11 sur la région de PN
 - 8 sur la région de PRG
 - 16 sur la région de PSE
 - 10 sur la région de PE
- **Programme 2012** : 37 gares selon le découpage suivant :
 - 5 sur la région de PSL
 - 4 sur la région de PN
 - 10 sur la région de PRG
 - 6 sur la région de PSE
 - 12 sur la région de PE

ANNEXE 2
HIERARCHISATION DES GARES INSCRITES DANS LA PROGRAMMATION

Programme historique

Paris Est			Paris Nord			Paris Saint Lazare			Paris Rive Gauche			Paris Sud Est		
PE	MAGENTA	PARIS-NORD	PN	H ARGENTEUIL	PSL	J JUVISY	PRG	C MELUN	PRG	C MELUN	PSE	D		
PE	NOISY-LE-SEC	SAINT-DENIS	PN	H PARIS-ST-LAZARE	PSL	L BIBLIOTHEQUE-FRANCOIS-MITTERRAND	PRG	C VILLENEUVE-ST-GEORGES	PRG	C VILLENEUVE-ST-GEORGES	PSE	D		
PE	HAUSMANN-ST-LAZARE	GARGES-SARCELLES	PN	D MUREAUX (LES)	PSL	J VERSAILLES-CHANTIERS	PRG	N CORBEIL-ESSONNES	PRG	N CORBEIL-ESSONNES	PSE	D		
PE	TREVISE	SEVRAN-BEAUDOTTES	PN	B MANTES-LA-JOLIE	PSL	J SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES	PRG	N PARIS-GARE-DE-LYON	PRG	N PARIS-GARE-DE-LYON	PSE	D		
PE	COMBAULT	AULNAY-SOUS-BOIS	PN	B POISSY	PSL	A INVALIDES	PRG	C GRIGNY-CENTRE	PRG	C GRIGNY-CENTRE	PSE	D		
PE	VAL-DE-FONTENAY	ERMONT-EAUBONNE	PN	H CERGY-PREFECTURE	PSL	A SAVIGNY-SUR-ORGE	PRG	C ETRY-COURCOURONNES	PRG	C ETRY-COURCOURONNES	PSE	D		
PE	CHELLES-GOURNAY	LA PLAINE STADE DE France	PN	B HOUILLES-CARRIERES-SUR-SEINE	PSL	A SAINT-MICHEL-NOTRE-DAME	PRG	C VIGNEUX-SUR-SEINE	PRG	C VIGNEUX-SUR-SEINE	PSE	D		
PE	ROSNY-BOIS-PERRIER	PIERREFITTE-STAINS	PN	D VAL-D'ARGENTEUIL (LE)	PSL	J VERRIERE (LA)	PRG	N ORANGIS-BOIS-DE-L'EPINE	PRG	N ORANGIS-BOIS-DE-L'EPINE	PSE	D		
PE	MEAUX	VILLIERS-LE-BEL-GONESSE	PN	D SARTROUVILLE	PSL	A PARIS-MONTFARNASSE	PRG	N COMBS-LA-VILLE-QUINCY	PRG	N COMBS-LA-VILLE-QUINCY	PSE	D		
PE	CHENAY-GAGNY (LE)	SARCELLES-ST-BRICE	PN	H ASMIERES-SUR-SEINE	PSL	L CHAMP-DE-MARS-TOUR-EIFFEL	PRG	C BRUNOY	PRG	C BRUNOY	PSE	D		
PE	OZOIR-LA-FERRIERE	PONTOISE	PN	H CONFLANS-STE-HONORINE	PSL	J BRETAGNY	PRG	C MAISONS-ALFORT-ALFORTVILLE	PRG	C MAISONS-ALFORT-ALFORTVILLE	PSE	D		
PE	ROISSY-EN-BRIE	COURNEUVE-AUBERVILLIERS (LA)	PN	B CHANTELOUP-LES-VIGNES	PSL	J PARIS-AUSTERLITZ	PRG	C LIEUSAIN-MOISSY	PRG	C LIEUSAIN-MOISSY	PSE	D		
PE	PARIS-EST	BOURGET (LE)	PN	B COLOMBES	PSL	J EPINAY-SUR-ORGE	PRG	C BRAS-DE-FER (LE)	PRG	C BRAS-DE-FER (LE)	PSE	D		
PE	PANTIN	VERT-GALANT	PN	B CORMEILLES-EN-PARISIS	PSL	J CHOISY-LE-ROI	PRG	C VERT-DE-MAISONS (LE)	PRG	C VERT-DE-MAISONS (LE)	PSE	D		
PE	BONDY	GOUSSAINVILLE	PN	D CONFLANS-FIN-D'OISE	PSL	A MASSY-PALAISEAU	PRG	C BOUSSY-ST-ANTOINE	PRG	C BOUSSY-ST-ANTOINE	PSE	D		
PE	MONTFERMEIL (LE)	MITRY-CLAYE	PN	B EPONE-MEZIERES	PSL	J PORTE-DE-CLICHY	PRG	C SAVIGNY-LE-TEMPLE-NANDY	PRG	C SAVIGNY-LE-TEMPLE-NANDY	PSE	D		
PE	ROSNY-SOUS-BOIS	MONTIGNY-BEAUCHAMP	PN	H CERGY-LE-HAUT	PSL	A TRAPPEES	PRG							
PE	TOURNAN	EPINAY-VILLETANEUSE	PN	H AUBERGENVILLE-ELISABETHVILLE	PSL	J BOULAINVILLIERS	PRG							
PE	GRETZ-ARMAINVILLIERS	SAINT-OUEN	PN	C MAISONS-LAFFITTE	PSL	A PLAISIR-GRIGNON	PRG							
PE	BOULLEREAUX-CHAMPIGNY (LES)	SURVILLIERS-FOSSES	PN	D SAINT-CLOUD	PSL	L SAINT-CYR	PRG							
PE	GARGAN	PERSAN-BEAUMONT	PN	H STADE (LE)	PSL	J VERSAILLES-RIVE-GAUCHE	PRG							
PE	YVRIS-NOISY-LE-GRAND (LES)	AEROPORT CDG 1	PN	B NANTERRE-UNIVERSITE	PSL	L MUSEE-D'ORSAY	PRG							
PE	LYCEE HENRY SELLIER	GENNEVILLIERS	PN	C GARGENVILLE	PSL	J AVENUE-HENRI-MARTIN	PRG							
PE	ROUGEMONT CHANTELOUP	VILLEPARISIS-MITRY-LE-NEUF	PN	B LIMAY	PSL	J ARPAJON (ESSONNE)	PRG							
PE	PAVILLONS-SOUS-BOIS (LES)	DRANCY	PN	B DEFENSE (LA)	PSL	L NEUILLY-PRT-MAILLOT	PRG							
PE	COQUETIERS (LES)	NOUES (LES)	PN	D VERNUILLET-VERNEUIL	PSL	J ETAMPES	PRG							
PE	ABBAYE (L')	SAINT-OUEN-L'AUMONE	PN	H BECON-LES-BRUYERES	PSL	L VITRY-SUR-SEINE	PRG							
PE	VOUS	MONTSOULT-MAFFLIERS	PN	H BOIS-COLOMBES	PSL	J PEREIRE-LEV ALLOIS	PRG							
PE	FREINVILLE-SEVRAN	LOUVRES	PN	D CERGY-ST-CHRISTOPHE	PSL	A SAULES (LES)	PRG							
PE	LA REMISE A JORELLE	FRANCONVILLE	PN	H VERSAILLES-RIVE-DROITE	PSL	L BOULEVARD-VICTOR	PRG							
		STADE-DE-FRANCE-ST-DENIS	PN	D NEUVILLE-UNIVERSITE	PSL	A JAVEL	PRG							
		ENGHIEN-LES-BAINS	PN	H CLICHY-LEV ALLOIS	PSL	L AVENUE-FOCH	PRG							
					PSL	L PONT-DE-L'ALMA	PRG							
					PSL	L GARENNE-COLOMBES (LA)	PRG							
					PSL	L PUTEAUX	PRG							
					PSL	L DE-MARLY	PRG							
					PSL	L FOURQUEUX	PRG							
					PSL	L NOISY-LE-ROI	PRG							
					PSL	L GRANDE-CEINTURE	PRG							
					PSL	L MAREIL-MARLY	PRG							

Programme 2008

Paris Est		Paris Nord		Paris Saint Lazare		Paris Rive Gauche		Paris Sud Est	
VAIRES-TORCY	PE P	VILLEPINTE	PN B	MARLY-LE-ROI	PSL L	SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS	PRG C	YERRES	PSE D
NOGENT-LE-PERREUX	PE E	BLANC-MESNIL	PN B			RAMBOUILLET	PRG N	MONTGERON-CROSNE	PSE D
GAGNY	PE E	PARC-DES-EXPOSITIONS	PN B			ISSY	PRG C	GRAND-BOURG (ESSONNE)	PSE D
ESBLY	PE P	EPINAY-SUR-SEINE	PN C			ARDOINES (LES)	PRG C		
		SEVRAN-LIVRY	PN B			ABLON	PRG C		
		SAINT-GRATIEN	PN C			VILLENEUVE-LE-ROI	PRG C		
		DEUIL-MONTMAGNY	PN H			SAINTE-MICHEL-SUR-ORGE	PRG C		
						MEUDON-VAL-FLEURY	PRG C		
						ATHIS-MONS	PRG C		
						CHAVILLE-VELIZY	PRG C		
						EGLY	PRG C		
						NORVILLE-ST-GERMAIN-LES-ARPAJON (LA)	PRG C		
						IVRY-SUR-SEINE	PRG C		
						FONTENAY-LE-FLEURY	PRG N		
						ISSY-VAL-DE-SEINE	PRG C		

mise en sûreté partielle (caméras EAS)

Gare mise en service

Programme 2009

Paris Est		Paris Nord		Paris Saint Lazare		Paris Rive Gauche		Paris Sud Est	
		PIERRELAYE	PN H	ACHERES-VILLE	PSL A	VIROFLAY-RIVE-GAUCHE	PRG N	CESSON	PSE D
		ECOUEEN-EZANVILLE	PN H	HERBLAY	PSL J	DOURDAN	PRG C	MENNECY	PSE D
		DOMONT	PN H	COURBEVOIE	PSL L	SAINTE-MARTIN-D'ETAMPES	PRG C	BALLANCOURT	PSE D
		SAINT-LEU-LA-FORET	PN H	VALLEES (LES)	PSL L	BREUILLET-BRUYERES-LE-CHATEL	PRG C	RIS-ORANGIS	PSE D
		GROS-NOYER-ST-PRIX	PN H	VIROFLAY-RIVE-DROITE	PSL L	ETRECHY	PRG C	VILLENEUVE-TRIAGE	PSE D
		BARRE-ORMESSON (LA)	PN H	GARCHES-MARNES-LA-COQUETTE	PSL L	BOURAY	PRG C	EVRY	PSE D
		GROSLAY	PN H			JOUY-EN-JOSAS	PRG C	VILLABE	PSE D
		VALMONDOIS	PN H			ORLY-VILLE	PRG C	FERTE-A LAIS (LA)	PSE D
		CERNAY (VAL-D'OISE)	PN H			BIEVRES	PRG C	FONTAINEBLEAU-AVON	PSE R
		CHAMP-DE-COURSES-D'ENGHEN	PN H			GRAVIGNY-BALIZY	PRG C	COUDRAY-MONTCEAUX	PSE D
		BOUFFEMONT-MOISSELLES	PN H			BREUILLET-VILLAGE	PRG C	MONTREAU	PSE R
		TAVERNY	PN H			DOURDAN-LA-FORET	PRG C	MAISSE	PSE D
		LUZARCHES	PN H					ESSONNES-ROBINSON	PSE D
								BOIGNEVILLE	PSE D

Programme 2010														
Paris Est			Paris Nord			Paris Saint Lazare			Paris Rive Gauche			Paris Sud Est		
FERTE-SOUS-JOUARRE (LA)	PE P	BESSANCOURT	PN H	CLAIRIERES-DE-VERNEUIL (LES)	PSL J	CLAMART	PRG N	LE MEE	PRG N					PSE D
LAGNY-THORIGNY	PE P	MERY-SUR-OISE	PN H	BONNIERES	PSL J	PLAISIR LES CLAYES	PRG N	VIRY CHATILLON	PRG N					PSE D
LONGUEVILLE	PE P	LES GRESILLONS	PN C	CHARS	PSL J	VILLEPREUX LES CLAYES	PRG N	MORET VENEUX LES SABLONS	PRG N					PSE R
		AUVERS-SUR-OISE	PN H	ISSOU-PORCHEVILLE	PSL J	SEVRES RIVE GAUCHE	PRG N	MOULIN GALANT	PRG N					PSE D
		MERIEL	PN H	MANTES-STATION	PSL J	SAINT CHERON	PRG C	BOIS LE ROI	PRG C					PSE R
		VAUCELLES	PN H	MAURECOURT	PSL J	LE PERRY	PRG N	PONTHIERRY PRINGY	PRG N					PSE D
		SAINT-OUEN-L'AUMONE LIESSIE	PN H	MEULAN-HARDRICOURT	PSL J	IGNY	PRG C		PRG C					
		NOINTEL-MOURS	PN H	OSNY	PSL J	CHAVILLE RIVE GAUCHE	PRG N		PRG N					
		PRESLES-COURCELLES	PN H	SANNOIS	PSL J	BELLEVUE	PRG N		PRG N					
		SAINT-OUEN-L'AUMONE-EGLISE	PN H	BOUGIVAL	PSL L	LONGJUMEAU	PRG C		PRG C					
				CELLE-ST-CLOUD (LA)	PSL L	CHAMARANDE	PRG C		PRG C					
				CHAVILLE-RIVE-DROITE	PSL L	PETIT VAUX	PRG C		PRG C					
				PONT-CARDINET	PSL L	CHILLY MAZARIN	PRG C		PRG C					
				VILLENNES-SUR-SEINE	PSL J	LARDY	PRG C		PRG C					
				MONTREUIL	PSL L	MAROLLES EN HUREPOIX	PRG C		PRG C					
				SEVRES-VILLE-D'AVRAY	PSL L	PORCHEFONTAINE	PRG C		PRG C					
				SURESNES-MONT-VALERIE	PSL L	SERMAYSE	PRG C		PRG C					
				VAL-D'OR (LE)	PSL L									
				VAUCRESSON	PSL L									

Programme 2011														
Paris Est			Paris Nord			Paris Saint Lazare			Paris Rive Gauche			Paris Sud Est		
NANGIS	PE P	ISLE-ADAM-PARMAIN (L')	PN H	MAULE	PSL J	ESSARTS-LE-ROI (LES)	PRG N	BOUITIGNY	PRG N					PSE D
TRILPORT	PE P	VIARMES	PN H	FRETTE-MONTIGNY (LA)	PSL J	RUNGIS-LA-FRATERNELLE	PRG C	VILLENEUVE-PRAIRIE	PRG C					PSE D
NANTEUIL-SAACY	PE P	CHAMPAGNE-SUR-OISE	PN H	THUN-LE-PARADIS	PSL J	VAUBOYEN	PRG C	SAINT-FARGEAU	PRG C					PSE D
COULOMMIERS	PE P	BRUYERES-SUR-OISE	PN H	TRIEL-SUR-SEINE	PSL J	MASSEY-VERRIERES	PRG C	BUNO-GIRONVILLE	PRG C					PSE D
VERNEUIL-L'ETANG	PE P	ERMONT-HALTE	PN H	ERAGNY-NEUVILLE	PSL J	PETIT-JOUY-LES-LOGES	PRG C	BOISSISE-LE-ROI	PRG C					PSE D
PROVINS	PE P	PONT-PETIT	PN H	VAUX-SUR-SEINE	PSL J	ANGERVILLE	PRG C	SOUPPES	PRG C					PSE R
CHANGIS-ST-JEAN	PE P	CHAPONVAL	PN H	ANDRESY	PSL J	GUILLERVAL	PRG C	NEMOURS-ST-PIERRE	PRG C					PSE R
MORMANT	PE P	VILLAINES (95)	PN H	JUZIERS	PSL J	MONNERVILLE	PRG C	VOSVES	PRG C					PSE D
CRECY-LA-CHAPELLE	PE P	FREPILLON	PN H	BOISSY-L'AILLERIE	PSL J			THOMERY						PSE R
SAINTE-COLOMBE-SEPTVEILLES	PE P	SEUGY	PN H	LOUVECIENNES	PSL L			FONTAINE-LE-PORT						PSE R
		EPLUCHES	PN H	ETANG-LA-VILLE (L')	PSL L			PLESSIS-CHENET (LE)						PSE D
				ROSNY-SUR-SEINE	PSL J			VULAINES-SUR-SEINE-SAMOREAU						PSE R
				US	PSL J			HERICY						PSE R
				BREVAL	PSL J			BAGNEAUX-SUR-LOING						PSE R
								CHARTRETTES						PSE R
								GRANDE-PAROISSE (LA)						PSE R

Programme 2012

Paris Est			Paris Nord			Paris Saint Lazare			Paris Rive Gauche			Paris Sud Est		
LIZY-SUR-OURCQ	PE P	PN H	BELLOY-ST-MARTIN	PN H	ACHERES-GRAND-CORMIER	PSL	A	COIGNIERES	PRG N	SAINT-MAMMES	PRG N		PSE R	
MARLES-EN-BRIE	PE P	PN K	DAMMARTIN-JUILLY-ST-MARD	PN K	NEZEL-AULNAY	PSL	J	JORGERUS-BEHOUST	PRG N	CHAMPAGNE-SUR-SEINE	PRG N		PSE R	
ISLES-ARMENTIERES-CONGIS	PE P	PN K	COMPANS	PN K	MAREIL-SUR-MAULDRE	PSL	J	VANVES-MALAKOFF	PRG N	MONTIGNY-SUR-LOING	PRG N		PSE R	
CHAMPBENOIST-POIGNY	PE P	PN K	THIEUX-NANTOUILLET	PN K	SANTEUIL-LE-PERCHAY	PSL	J	BEYNES	PRG N	LIVRY-SUR-SEINE	PRG N		PSE R	
COUILLY-ST-GERMAIN-QUINCY	PE P				MONTGEROULT-COURCELLES	PSL	J	MONTFORT-L'AMOURY-MERE	PRG N	VERNOU-SUR-SEINE	PRG N		PSE R	
FAREMOUTIERS-POMMEUSE	PE P							VILLIERS-NEAUPHLE-PONTCHARTRAIN	PRG N	BOURRON-MARLOTTE-GRETZ	PRG N		PSE R	
MORTCERF	PE P							HOUDAN	PRG N					
MONTY-CONDE	PE P							GARANCIERES-LA-QUEUE	PRG N					
VILLIERS-MONTBARBIN	PE P							TACOIGNIERES-RICHEBOURG	PRG N					
GUERARD-LA-CELLE-SUR-MORIN	PE P							GAZERAN	PRG N					
MOUROUX	PE P													
CROUY-SUR-OURCQ	PE P													

ANNEXE 3

COUT DE L'OPERATION

Montants en M€ janv-08		
Equipement des nouvelles gares et nouveaux postes opérateurs		46
<i>Dont, à titre indicatif :</i>	Matériel (caméras, codeurs, postes opérateurs ...)	11,5
	Matières (fibres optiques, câbles électriques, fourreaux ...)	6,9
	Travaux	23
	Bâtiment	4,6
Compléments dans les gares existantes		8,7
<i>Dont, à titre indicatif :</i>	Matériel (caméras, codeurs, postes opérateurs ...)	2,2
	Matières (coaxiaux, câbles électriques, fourreaux ...)	1,3
	Travaux	4,4
	Bâtiment	0,8
Montant Brut Prévisionnel		54,7
MOE 17%		9,3
MOA 3% + CSPS 2,5%		3,55
Provision pour risque 5%		2,75
TOTAL	M€ constants	70,3
	M€ courants (*)	80

**Calculé sur la base d'un taux d'indexation de 3% par an - date d'achèvement (référence 2008 évolution TP01)*

ANNEXE 4

DETAILS DES COUTS : PROGRAMME 2010 PAR TYPE DE GARE

▪ Gares équipées de 20 caméras

gares équipées de 20 caméras	PU	unité	Quantité	TOTAL
Caméras nouvelles fixes	3 000	Caméra	20	60 000 €
Système vidéo (poste guichet) + intégration en baie	25 000	Forfait	1	25 000 €
Génie civil + câbles et matériels	28 000	Forfait	1	108 000 €
	20 000	Quai	3	
	1 000	Caméra	20	
Aménagement de Local vidéosurveillance ou shelter et sécurisation	28 500	Forfait	1	28 500 €
Génie électrique	12 500	Forfait	1	12 500 €
Réseau	1 000	Forfait	1	1 000 €
	125	Caméra	20	2 500 €
TOTAL				237 500 €
Lot de maintenance et formation	3,00%			7 125 €
SNCF Entrepreneur comprenant protection de chantier/annonceurs, préparation à l'entrée en périmètre de maintenance (EPEM), et recettes optiques GC système et global	13,00%			30 875 €
SAV	3,00%			8 265 €
Montant Brut Principal (MBP)				283 765 €
Mission MOE sur MBP	17,00%			48 240 €
Somme intermédiaire (M1) = MBP + MOE				332 005 €
Provisions aléas (PAI) sur MBP	10,00%			28 377 €
Mandat MOA sur MBP + MOE (M1)= M2	3,00%			9 960 €
OPC	3000	Forfait	1	3 000 €
Relevé de l'existant et dossier préfecture	6 500	Forfait	1	6 500 €
Sondage Shelters et dossier construction	6500,00	Forfait	1	6 500 €
Bilan énergie	500,00	Forfait	1	500 €
Estimation forfait Coordination sécurité protection santé = M3	3300,00	Forfait	1	3 300 €
Estimation forfait KT=M4	2500,00	Forfait	1	2 500 €
Estimation diagnostic amiante et plomb=M5	2500,00	Forfait	1	2 500 €
TOTAL GENERAL (M1 + M2 + M3 + M4 + M5 + PAI)				395 142 €

- Gares équipées de 10 caméras

gares équipées de 10 caméras	PU	unité	Quantité	TOTAL
Caméras nouvelles fixes	3 000	Caméra	10	30 000 €
Système vidéo (poste guichet) + intégration en baie	25 000	Forfait	1	25 000 €
Génie civil + câbles et matériels	28 000	Forfait	1	78 000 €
	20 000	Quai	2	
	1 000	Caméra	10	
Aménagement de Local vidéosurveillance ou shelter et sécurisation	28 500	Forfait	1	28 500 €
Génie électrique	12 500	Forfait	1	12 500 €
Réseau	1 000	Forfait	1	1 000 €
	125	Caméra	10	1 250 €
TOTAL				176 250 €
Lot de maintenance et formation	3,00%			5 288 €
SNCF Entrepreneur comprenant protection de chantier/annonceurs, préparation à l'entrée en périmètre de maintenance (EPEM), et recettes optiques GC système et global	13,00%			22 913 €
SAV	3,00%			6 134 €
Montant Brut Principal (MBP)				210 584 €
Mission MOE sur MBP	17,00%			35 799 €
Somme intermédiaire (M1) = MBP + MOE				246 383 €
Provisions aléas (PAI) sur MBP	10,00%			21 058 €
Mandat MOA sur MBP + MOE (M1)= M2	3,00%			7 391 €
OPC	3000	Forfait	1	3 000 €
Relevé de l'existant et dossier préfecture	6 500	Forfait	1	6 500 €
Sondage Shelters et dossier construction	6500,00	Forfait	1	6 500 €
Bilan énergie	500,00	Forfait	1	500 €
Estimation forfait Coordination sécurité protection santé = M3	3300,00	Forfait	1	3 300 €
Estimation forfait KT=M4	2500,00	Forfait	1	2 500 €
Estimation diagnostic amiante et plomb=M5	2500,00	Forfait	1	2 500 €
TOTAL GENERAL (M1 + M2 + M3 + M4 + M5 + PAI)				299 633 €

ANNEXE 5

ECHEANCIER DES DEPENSES

L'échéancier prévisionnel des dépenses est défini dans les tableaux ci-après. Les montants indiqués sont établis en euros courants.

Sur proposition de la SNCF, cet échéancier est ajusté chaque année à l'occasion du suivi du déroulement de l'opération prévu à l'article 7 ci-après, en fonction du déroulement du chantier.

DEMANDE DE SUBVENTION	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL PROJET
Millions d'Euros	2,9	6,7	8	18,6	28	15,8	80
Part STIF	0	0	0	4,7	14	7,9	26,65

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0721

Séance du 8 décembre 2010



MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES PARCS RELAIS

**CREATION DU PARC RELAIS D'ACHERES-VILLE
SOUS MAITRISE D'OUVRAGE ACHERES**

POLE D'ACHERES-VILLE (78)

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports 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** 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° 2006/1172 du Conseil du 13 décembre 2006 approuvant le Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** la délibération n° 2008/0752 du Conseil du 2 octobre 2008 portant sur les modalités de mise en œuvre du Schéma Directeur des Parcs Relais ;
- VU** le rapport n° 2010/0721 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 1^{er} décembre 2010 et de la commission de la qualité de service du 2 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

- ARTICLE 1 :** est attribuée une subvention de 2 907 000 euros au bénéfice d'Achères pour le Parc Relais d'Achères-Ville.
- ARTICLE 2 :** la convention de participation financière du STIF telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec Achères.
- 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



CONVENTION DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION

Parc Relais d'Achères en gare d'Achères-Ville

SUBVENTION SUR AP 2010

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 7^e, 11, avenue de Villars, 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°2010- du , dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

La ville d'Achères représentée par Monsieur Alain OUTREMAN dûment habilité à cet effet par une délibération du Conseil Municipal en date du , domicilié en cette qualité au 8, rue Deschamps-Guérin, 78260 Achères, dénommé ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

En vertu des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine du stationnement de rabattement par une politique de soutien à la création, l'extension, la réhabilitation ou la mise à niveau des Parcs Relais. Afin d'assurer la cohérence et l'efficacité de cette politique, le STIF s'est notamment attaché à en définir les principes au travers du Schéma directeur des Parcs Relais, adopté par son Conseil dans sa séance du 13 décembre 2006 (délibération n°2006-1172).

De son coté, et dans le souci de faire face au déficit en places de stationnement constaté aux abords de sa gare, le Bénéficiaire a décidé de réaliser un Parc Relais de 600 places en structure.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF. Après avoir réalisé une analyse des conditions du stationnement actuelles, au travers notamment d'enquêtes locales de stationnement, et consulté le Cahier de références établi par le STIF, il a déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 2 décembre 2010, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 8 décembre 2010 ont approuvé le projet présenté sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement en Parcs Relais.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties, concernant d'une part la participation du STIF au financement de l'opération et d'autre part les modalités d'exploitation du Parc Relais en cause.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

TITRE I : SUBVENTION A DU STIF

ARTICLE 1^{er} – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet établi par la ville d'Achères consiste en la réalisation d'un Parc Relais de 600 places en ouvrage.

Le coût des travaux a été estimé au montant de : 7 976 000 € HT.

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 2 907 000 € HT est allouée par le STIF au Maître d'ouvrage qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage.

Une autorisation de programme de 2 907 000 € courants HT est ouverte.

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, le bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'opération.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la présente convention (valant 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 de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée par décision du STIF.

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A LA REALISATION DES TRAVAUX

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, à compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1^{er}.

Passé ce délai, le Maître d'ouvrage ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

En outre, le nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, cofinanceur de l'opération, ainsi que son logotype, doivent figurer :

- sur le panneau de signalisation du chantier,
- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 60 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
 - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le bénéficiaire de la subvention allouée,
 - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage et en cas de parc payant à la production des tarifs pratiqués,
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public,
 - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit du Maître d'ouvrage, par virement auprès de :

- titulaire du compte : Trésorerie de Poissy
- code établissement : 30001
- code guichet : 00866
- numéro de compte : E7850000000
- clé RIB : 64

Si le coût définitif du projet pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au bénéficiaire sera réduit en conséquence.

ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET

Aucune modification non autorisée par le STIF ne pourra être apportée au projet décrit dans le dossier de demande de subvention visé en préambule, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention (cf. article 13) et pendant toute la durée des travaux.

S'il est constaté lors de la visite de contrôle effectuée par le STIF ou son représentant à l'issue des travaux que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 15 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

TITRE II : EXPLOITATION DE L'OUVRAGE

ARTICLE 7 – MAITRISE D'OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"

Le Bénéficiaire a l'obligation d'affecter en priorité, le Parc Relais aux usagers des Transports publics.

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de mise en service du Parc Relais. Cette date détermine conformément à l'article 13 de la présente convention, le terme de celle-ci.

Le Bénéficiaire s'engage à exploiter le Parc Relais dans les conditions de la présente convention, pour une durée de 30 ans à compter de la mise en service effective du Parc Relais.

Le Bénéficiaire assume l'entière responsabilité de cet ouvrage et de son exploitation pendant la durée de la convention et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet ouvrage.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de l'exploitation du Parc Relais. Il informe le STIF, un mois avant la mise en place de l'exploitation, des modalités qu'il envisage appliquer.

Lorsque l'exploitation du Parc Relais est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements du présent titre audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié l'exploitation du Parc Relais pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

ARTICLE 8 – LABEL PARC RELAIS

L'attribution de subventions Parc Relais par le STIF est liée à la mise en place du label Parc Relais. Le label Parc Relais est le pivot de la politique menée par le STIF. Il est délivré par le STIF. Le référentiel de service du label Parc Relais est annexé à la présente convention (cf. annexe 1).

ARTICLE 8.1 – OBJECTIFS DE QUALITÉ DE SERVICE

Le Bénéficiaire s'engage à mettre en place le label dans le Parc Relais objet de la présente convention. Pour ce faire, il reconnaît avoir pris pleinement connaissance du référentiel de service figurant en annexe 1 et met en œuvre les dispositions nécessaires pour le rendre opérationnel dès la mise en service du Parc Relais.

Le référentiel de service du label Parc Relais comporte 6 items :

- Item 1 : Le respect de l'identité Parc Relais
- Item 2 : Propreté
- Item 3 : Information voyageurs
- Item 4 : Sécurité / sûreté

- Item 5 : Tarifs définis conformément au référentiel en annexe 2
- Item 6 : Transmission des données d'exploitation

A la mise en service du Parc Relais et jusqu'au terme de la présente convention, le Maître d'ouvrage veille à ce que le parc en cause soit et reste titulaire dudit label.

ARTICLE 8.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE

Le Bénéficiaire adresse au STIF pour le 30 juin au plus tard de l'année n+1, un rapport d'activité permettant de justifier le respect de l'ensemble des 6 items définissant le référentiel de service du label Parc Relais figurant en annexe 1, au titre de l'année n.

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place comme une visite de type « client mystère », audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention.

Lorsque l'exploitation du Parc Relais est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à prévoir dans sa ou ses convention(s) avec ledit tiers des dispositions compatibles avec les engagements de la présente convention, et notamment des dispositions relatives à l'établissement d'un rapport d'activité et permettant les contrôles et audits du STIF.

ARTICLE 9 – FRÉQUENTATION DU PARC RELAIS

ARTICLE 9.1 – OBJECTIF DE FREQUENTATION

La réalisation du projet a été précédée d'une analyse des conditions du stationnement actuelles, au travers notamment d'enquêtes locales de stationnement permettant d'apprécier la bonne adéquation entre la capacité de stationnement offerte et le niveau de demande attendue. C'est à cette condition que le STIF a attribué la subvention visée au titre I de la présente convention.

Cette disposition doit permettre de :

- limiter les risques liés au surdimensionnement des ouvrages notamment en termes de charges d'exploitation / éviter les nuisances générées par de la saturation,
- obtenir le respect du principe d'affectation du Parc Relais aux usagers des Transports publics pour limiter le foisonnement (principe selon lequel un Parc Relais est ouvert à d'autres usagers, généralement pour limiter les conséquences d'un surdimensionnement) et,
- par le biais des comptages sollicités (Item 6 du label), vérifier la mise en œuvre puis le maintien de la politique locale de stationnement.

Le Maître d'ouvrage doit justifier chaque année que la fréquentation du Parc Relais par les usagers des Transports publics, appelée ci après « Fréquentation P+R » est supérieure ou égale à 80 %. Dans ce cas, un bonus est appliqué.

ARTICLE 9.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE

La mesure de l'objectif est effectuée sur la base des comptages visés à l'item 6 du référentiel de service du label Parc Relais. Les comptages sont transmis par le Maître d'ouvrage avant le 30 juin de l'année n+1.

ARTICLE 10 – ATTRIBUTION DU BONUS

Le barème suivant s'applique aux systèmes de bonus décrit aux articles 8 et 9.

Conformément au barème figurant en annexe 3 :

- Dans le cas où le Maître d'ouvrage satisfait à l'ensemble des items du label **et** atteint l'objectif de fréquentation le montant du bonus sera de 50 000€ HT ;
- Dans le cas où le Maître d'ouvrage satisfait à l'ensemble des items du label **ou** atteint l'objectif de fréquentation le montant du bonus sera de 25 000€ HT ;
- Dans le cas où le Maître d'ouvrage ne satisfait pas l'ensemble des items du label **et** n'atteint pas l'objectif de fréquentation aucun bonus ne sera versé.

En application de l'alinéa précédent, et après réception complète des documents des informations visées aux articles 8.2 et 9.2, une décision de la directrice générale déterminera le montant dudit bonus et sera notifiée au Maître d'ouvrage.

Le STIF versera le montant du bonus dans un délai de 45 jours à compter la notification de la décision susvisée.

Les versements sont effectués au profit du Maître d'ouvrage, par virement auprès de :

- titulaire du compte : Trésorerie de Poissy
- code établissement : 30001
- code guichet : 00866
- numéro de compte : E7850000000
- clé RIB : 64

ARTICLE 11 – BILAN ET PERSPECTIVES

Dans le cas d'une perception par le Maître d'ouvrage de l'un ou des deux bonus, le STIF préconise que le produit de celui-ci ou de ceux-ci soit affecté prioritairement aux besoins nécessaires au maintien de la politique locale de stationnement, sur voirie notamment.

Le Bénéficiaire s'engage à informer par courrier le STIF des éventuelles évolutions des caractéristiques d'exploitation du Parc Relais et de la politique locale de stationnement :

- Affectation/utilisation du produit du ou des bonus,
- Modification de la réglementation appliquée sur voirie et/ou dans les espaces de stationnement autres que le Parc Relais,
- Evolution des conditions d'exploitation du Parc Relais (mise en place, renouvellement, modification d'une délégation de service public...)
- Programme de travaux engagé sur les fonds propres du Maître d'ouvrage,
- Perspectives d'évolution de la demande au regard du développement prévisible du territoire, notamment dans le but d'anticiper de nouveaux investissements,
- ...

ARTICLE 12 – DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTATION DU PARC RELAIS

En cas de démolition ou de modification d'affectation du Parc Relais (utilisation de la totalité de la capacité offerte par des usagers autres que ceux des transports publics), le Maître d'ouvrage en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 15 seront alors mises en œuvre.

TITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 13 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 Bénéficiaire.

La présente convention prend fin 30 ans après la date de la mise en service effective du Parc Relais dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 7 ci-dessus.

ARTICLE 14 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- l'annexe 1 - Référentiel de service du label Parc Relais ;
- l'annexe 2 – Tarifs ;
- l'annexe 3 – Barème des bonus.

ARTICLE 15 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 6, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention visée au titre 1 devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 12, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le produit de la subvention perçu non amorti sera alors reversé au STIF conformément au tableau d'amortissement fourni par le maître d'ouvrage dans le dossier de demande de subvention.

ARTICLE 16 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

ARTICLE 17 - 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 territorialement compétent.

Fait à Paris, le
en deux originaux.

Pour le Syndicat
des Transports d'Ile-de-France,
La Directrice Générale,

Pour la ville d'Achères,
Le Maire,

ANNEXE 1 – REFERENTIEL DE SERVICE DU LABEL PARC RELAIS

Item 1 : Identité Parc Relais

Termes de référence

L'identité Parc Relais doit contribuer à résorber l'hétérogénéité qui caractérise le dispositif francilien de Parcs Relais pour en optimiser le fonctionnement au niveau local et améliorer sa visibilité au niveau régional.

L'identité Parc Relais ne pourra être utilisée que dans les Parcs Relais labellisés. L'objectif est d'associer l'image des PR à un bon niveau de qualité de service sur des ouvrages dont le STIF a reconnu la valeur intermodale (fonction de rabattement très prépondérante, cf. objectif de 80 % de rabattants).

Référentiel de service

L'identité P+R repose sur un logo Parc Relais qui sera apposé en entrée de Parc Relais et repris sur :

- chaque panneau de signalisation (piéton et VP), les panneaux d'information, à l'intérieur du P+R,
- chaque panneau de jalonnement piéton, à l'extérieur du P+R.



Pour le jalonnement VP sur voirie, le MOA aura recours au picto ID1b du code de la route.



Picto ID1b

Le logo sur l'ensemble des panneaux de signalisation, de jalonnement et d'information sera apposé de façon à être visible, à une position avancée par rapport à celles d'éventuels autres logos. Le MOA entretiendra régulièrement les panneaux.

Le logo accompagnera la mention suivante « Parc Relais (de la gare) de XXX ».

Ex : « Parc Relais de la gare d'Ecouen - Ezanville »

La mention pourra être complétée du nom du P+R s'il en a un. Elle le sera obligatoirement si le pôle dispose de plusieurs P+R nécessitant d'être distingués.

Ex : « Gare de Massy – Palaiseau, Parc Relais Vilmorin »

ou « Parc Relais Vilmorin »

Les mentions autres que « Parc Relais » telles que PIR, PSR, parking, parc de la gare... sont impérativement à proscrire.

Le logo de la collectivité MOA et éventuellement celui de la société exploitante pourront compléter le logo Parc Relais. En aucun cas le nom du Parc Relais sera

associé à celui de la commune d'implantation si celui-ci n'est pas aussi celui de la gare, l'objectif étant de lier le plus étroitement possible le Parc Relais à sa gare.

Ex : « Parc Relais du Val d'Europe »
et non « Parc Relais de Montévrain »

NOTA : A l'issue de la phase expérimentale de déploiement du SDPR, il pourra être envisagé d'étendre la mesure et de créer une charte graphique complète comparable à celle que les sociétés exploitantes de parcs de stationnement ont développée : code couleurs, signalétique, jalonnement...

Item 2 : Propreté et entretien sommaire

Termes de référence

Le confort d'usage et au delà le sentiment de sécurité dépendent directement de la propreté d'un ouvrage et du maintien des installations au quotidien. La suspension de ces efforts peut dissuader certaines catégories d'utilisateurs d'utiliser le Parc Relais, provoquer la rupture de la chaîne de déplacements pour les PMR, etc.

Référentiel de service

La satisfaction de cet item dépend essentiellement de la fréquence de passage des équipes en charge du nettoyage et de l'entretien sommaire. Les MOA devront prendre les mesures nécessaires pour que cette fréquence soit adaptée à la configuration du Parc Relais concerné.

Pour les parcs en structure :

Nettoyage mensuel de l'ensemble des espaces en particulier des espaces utilisés par les piétons (sortie de parc, cages d'escalier, sas des cages d'escalier), enlèvement des débris, nettoyage anti-déjection (urine et traitement des odeurs), mesure anti-tags.

Réparations sommaires à jour (porte abîmée, renouvellement des néons, poignée cassée, panneau d'information, mobilier vandalisés, système de ventilation, du ou des ascenseurs).

Pour les parcs au sol :

Nettoyage mensuel de la plate-forme / des surfaces au sol et de ses abords immédiats (bas-côtés, fossés, voies de desserte) par balayage (feuilles mortes).

Dans tous les cas, le maître d'ouvrage veillera à maintenir en permanence :

- Une poubelle disponible pour 50 places de stationnement vidée quotidiennement,
- Le dispositif d'éclairage en parfait état de marche,
- La continuité des cheminements piétons, en particulier les cheminements PMR.

Item 3 : Sécurité / sûreté

Termes de référence

Les usagers doivent avoir un complet sentiment de sûreté dans les Parcs Relais pour eux-mêmes et pour leurs biens. Outre la qualité de l'entretien courant, objet du précédent item, le MOA s'engagera à maintenir en bon état le dispositif de sécurité du Parc Relais.

La satisfaction de cet item dépend de la conception des Parcs Relais notamment en ouvrage. Pour les Parcs Relais en ouvrage les plus anciens, le MOA veillera à neutraliser sinon à traiter le maximum de délaissés (revers de volées d'escalier, sas de cages d'escalier, fonds de parcelles, sécurisation des parties de parc masquées par des obstacles ou désaffectées).

Référentiel de service

Le Parc Relais ne présentera aucune trace de dégradation due à des actes de malveillances ou d'incivilités. En cas de dégradation (tags, déjections, vitres brisées, mats d'éclairage, candélabres ou mobilier dégradés), celles-ci devront être traitées dans un maximum d'une semaine.

Les dispositifs de sécurisation du Parc Relais ne présenteront aucune lacune :

- dispositif anti-intrusion en façades pour les parcs en ouvrage, clôtures pour les parcs au sol (conseillés),
- dispositif anti-incendie (blocs sécurité en service, bacs à sable disponibles),
- dispositif anti-stationnement sauvage longue durée (gens du voyage) notamment dans les parcs au sol de Grande couronne et
- pour les parcs concernés, le dispositif de vidéosurveillance devra être en état de marche.

Item 4 : Accessibilité, accueil et information voyageurs

Termes de référence

Le Parc Relais devra être constamment accessible à l'ensemble des usagers et proposer aux usagers des informations visibles, lisibles et à jour.

Référentiel de service

Accueil et accessibilité

Le MOA veillera à maintenir en permanence l'accessibilité complète pour toutes les catégories d'usagers :

- des véhicules depuis la voirie jusqu'à chacune des places de stationnement,
- des piétons y compris les PMR dans le Parc Relais puis jusqu'au domaine ferroviaire conformément à la réglementation.

Le MOA procédera à l'enlèvement immédiat des obstacles entravant la circulation des véhicules et des piétons.

Le Parc Relais devra proposer aux usagers en permanence un quota de places pour les PMR conforme à la réglementation de places PMR (2 %).

Information voyageurs

L'utilisateur du Parc Relais devra pouvoir accéder facilement à une information visible, lisible et à jour sur le fonctionnement du Parc Relais :

- règles de sécurité et règlement intérieur,
- tarifs et conditions générales de vente,
- coordonnées de l'exploitant (de préférence le responsable de l'ouvrage directement),
- horaires d'ouverture du Parc Relais et de présence des agents d'exploitation,
- événements ponctuels (travaux, fermetures). Un panneau spécifique sera mis en place pour ce type d'informations.

et sur le fonctionnement du réseau ferroviaire desservant le pôle. Un panneau dédié sera réservé à l'opérateur de transports ferroviaire pour les informations suivantes :

- horaires,
- missions,
- schéma de la/des ligne(s),
- travaux et information en cas de service dégradé.

Information dynamique

Pour les Parcs Relais de plus de 400 places, le STIF recommande l'installation d'un dispositif d'information dynamique sur l'état de disponibilité de l'équipement (complet / libre). Le panneau devra être positionné en entrée de parc.

L'avis du STIF sera sollicité préalablement au lancement d'expérimentations sur de nouveaux systèmes d'information notamment dynamique.

Item 5 : Tarifs

Termes de référence

Le maintien d'un bon niveau de qualité de service dans un Parc Relais suppose que le MOA dispose de recettes d'exploitation. De ce fait, pour être labellisé un Parc Relais devra obligatoirement être payant.

La tarification est aussi le seul levier dont dispose la collectivité pour maîtriser le volume de véhicules particuliers en rabattement et par conséquent préserver une équité dans le rapport entre ce mode de rabattement et les autres modes (bus, marche à pied, deux roues).

L'objet de cet item est d'encadrer les tarifs pratiqués dans les P+R labellisés pour répondre à de multiples objectifs :

- harmoniser les tarifs pratiqués dans les P+R au sein d'une même zone tarifaire carte orange pour résorber d'éventuels effets de seuils et rétablir des équilibres locaux entre gares proches ;
- plafonner les tarifs pour éviter que des Parcs Relais ne soient détournés de leur fonction initiale ;
- atteindre un équilibre entre niveau de tarif et niveau de prestation pour dissuader les usagers résidant à proximité du P+R de se rabattre en voiture sur le pôle et ne pas décourager les rabattants « captifs » dans leur pratique intermodale ;
- garantir aux maîtres d'ouvrage un niveau de recettes suffisant pour permettre un entretien fréquent de l'ouvrage et, par conséquent, un maintien durable du niveau de qualité de service.

Référentiel de service

Le coût de l'abonnement mensuel Parc Relais sera dégressif en fonctionnement de l'éloignement à Paris. Le fait que le STIF n'encadre que le tarif mensuel n'empêche pas les MOA et leurs exploitants éventuels de mettre en place des tarifs journalier, hebdomadaire, trimestriel, semestriel et annuel.

Tarifs mensuels en €TTC à pratiquer dans les Parcs Relais en ouvrage				Tarifs mensuels en €TTC à pratiquer dans les Parcs Relais au sol			
Zone carte orange	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond	Zone carte orange	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond
1 et 2	100 €	90 €	110 €	1 et 2	90 €	80 €	100 €
3	50 €	40 €	60 €	3	40 €	30 €	50 €
4	40 €	30 €	50 €	4	30 €	20 €	40 €
5	30 €	20 €	40 €	5	20 €	15 €	30 €
6	25 €	20 €	35 €	6	15 €	10 €	20 €

Le tarif mensuel pratiqué devra impérativement se situer dans la fourchette concernée, au plus proche de la valeur conseillée.

NOTA : Aucun tarif préférentiel ne pourra être pratiqué :

- pour d'autres types d'usages que le rabattement (résidents, stationnement de centre-ville, activités),
- en fonction du lieu de résidence des rabattants.

A compter de l'année n+1 suivant la signature de la convention, le MOA sera autorisé à réévaluer ses tarifs suivant la formule figurant dans la convention le liant avec le STIF.

Le STIF appelle les MOA souhaitant déléguer la gestion de leur Parc Relais à être vigilants sur la valeur du tarif mensuel en début de concession. Ce tarif ne devra pas être trop proche de la borne haute de la fourchette concernée notamment si la formule d'indexation des tarifs permet une évolution rapide.

Item 6 : Transparence de l'exploitation

Termes de référence

Le MOA communiquera au STIF chaque année toutes les données d'exploitation dont il dispose ainsi que des comptages. Ces données devront permettre au STIF :

- de prendre connaissance des dispositions mises en œuvre pour maintenir la qualité de service donc le label ;
- de s'assurer que la fonction de rabattement reste prépondérante dans le Parc Relais et,
- de prendre connaissance des éventuelles difficultés liées à l'activité d'exploitation du Parc Relais.

Pour mémoire, désormais, chaque opération financée dans le cadre de la mise en œuvre du SDPR est précédée d'une étude d'opportunité devant garantir l'adéquation entre demande en stationnement et offre pour éviter des situations économiques critiques liées à une sur-dimension de l'ouvrage.

Référentiel de service

Le MOA adressera au STIF pour le 30 juin au plus tard de chaque année civile, les éléments suivants :

- un état faisant connaître le montant global des recettes HT de l'année écoulée
- les effectifs en place pour l'exploitation du parc,
- le nombre total des sorties d'usagers horaires,
- le nombre total d'abonnements délivrés par catégorie,
- l'évolution générale de l'état des ouvrages et matériels exploités,
- les travaux d'entretien de renouvellement et de modernisation effectués,

- les adaptations envisagées,
- le bilan des dégradations et incivilités (recensement caractérisé et daté, illustré de photos, le cas échéant),
- les pièces justifiant le maintien sinon le renouvellement des dispositifs de sûreté et de sécurité,
- les comptages (cf. ci-dessous).

Le MOA devra, sur demande du STIF, fournir tous justificatifs complémentaires qui s'avèreraient nécessaires.

Le MOA effectuera une fois par an deux comptages horaires du nombre de véhicules présents 5 heures consécutivement dans le Parc Relais (distinction entre les véhicules en situation de rabattement et les autres).

Ces comptages auront lieu chaque année, le mardi et le jeudi de la semaine 42, hors journées exceptionnelles (grèves, manifestations....), entre 7 h et 10 h et entre 15 h et 17 h.

ANNEXE 2 - TARIFS

L'encadrement des tarifs est une composante du référentiel de service label Parc Relais (item 5). Cette disposition revêt un caractère obligatoire et est soumise au régime de bonus décrit à l'article 8.3.

1 – DÉFINITION DU TARIF MENSUEL DE BASE

Le Parc Relais objet de la présente convention se situe en zone tarifaire 5.

Conformément au référentiel de service du label Parc Relais, il est convenu d'appliquer un tarif proche du tarif conseillé et dans tous les cas situé dans la fourchette suivante :

Zone carte orange	Tarif mensuel conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond
5	30 €	20 €	40 €

2 – FORMULE D'INDEXATION

Les montants des tarifs ci-dessus sont indexés par application de la formule suivante :

$$K = 0,70 \text{ ICHTTS1/ICHTTS1o} + 0,30 \text{ EBIQ/EBIQo}$$

ICHTTS1 est l'indice du coût du travail, tous salariés, dans les industries mécaniques et électriques (dernier indice connu au mois de la révision).

ICHTTS1o correspondant à la valeur de cet indice du mois de juillet 2010, soit 102,4.

EBIQ est l'indice énergie, biens intermédiaire et biens d'équipement (dernier indice connu au mois de la révision).

EBIQo correspondant à la valeur de cet indice du mois de juin 2010, soit 112,4.

En cas de disparition d'un indice les parties se rapprocheront en vue d'adopter un indice de remplacement.

ANNEXE 3 – BAREMES DES BONUS

Ce barème est commun aux bonus label et fréquentation. Il s'applique distinctement à chacun d'entre eux.

Parcs Relais au sol :

BONUS ANNUEL			
INDICATEURS	Formule de calcul du bonus	Bonus maxi	Bonus mini
Items du Label	Nb total de places du PR x 25 €	7 500 €	3 000 €
Fréquentation P+R	Nb total de places du PR x 25 €	7 500 €	3 000 €

Parcs Relais en ouvrage :

BONUS ANNUEL			
INDICATEURS	Formule de calcul du bonus	Bonus maxi	Bonus mini
Items du Label	Nb total de places du PR x 50 €	25 000 €	12 500 €
Fréquentation P+R	Nb total de places du PR x 50 €	25 000 €	12 500 €

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0722

Séance du 8 décembre 2010



MARCHE 2008-43 – MOTEUR DE CALCUL « RECHERCHE D'ITINERAIRES EN TRANSPORT EN COMMUN EN ILE-DE-FRANCE ET FONCTIONS ASSOCIEES »

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 65 et 66 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 22 novembre 2010 attribuant le marché à Canal TP ;
- VU** le rapport n° 2010/0722 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2008-43 avec Canal TP, pour les montants suivants :

- 250 000 € HT pour l'acquisition du moteur pour deux années ;
- 10 001 € HT pour le coût d'interfaçage avec la base de données (forfait global) ;
- 8 000 € HT pour l'assistance au STIF pour l'installation du moteur et l'interfaçage avec le média (forfait global)

Une partie des prestations est également traitée à bons de commande sans montant maximum.

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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0723

Séance du 8 décembre 2010

**MARCHE 2010-32 – REFONTE ET MAINTENANCE DE LA
PLATE-FORME INTERNET D'INFORMATION VOYAGEURS**



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 22 novembre 2010 attribuant le marché à Sword ;
- VU** le rapport n° 2010/0723 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-32 avec Sword pour les montants suivants,

Prix de la partie au forfait de la tranche ferme : 902 939 € HT

Les prestations à bons de commande de la tranche ferme sont estimées à 500 000 € HT.

Prix de la tranche conditionnelle n°1 : 61 943 € HT

Prix de la tranche conditionnelle n°2 : 30 971 € HT

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

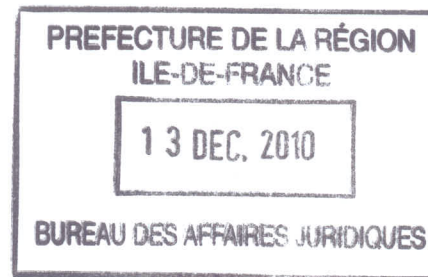
A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0724

Séance du 8 décembre 2010

MARCHE 2010-38 – FOURNITURE DE TERMINAUX ET DE SERVICES DE TELEPHONIE MOBILE



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 22 novembre 2010 attribuant le marché à ORANGE FRANCE ;
- VU** le rapport n° 2010/0724 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-38 avec ORANGE France, marché conclu à bons de commande, sans montant minimum ni montant maximum.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0725

Séance du 8 décembre 2010



**MARCHE 2010-51 – CONCEPTION ET MISE EN PLACE
D'UNE NOUVELLE SOLUTION DE GESTION
BUDGETAIRE**

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 22 novembre 2010 attribuant le marché à GFI ;
- VU** le rapport n° 2010/0725 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-51 avec GFI pour les montants suivants,

Prix de la tranche ferme : 681 705.05 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°1 : 14 692.86 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°2 : 80 562.56 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°3 : 122 666.25 € HT
Tranche conditionnelle 4 traitée à bons de commande sans montant minimum ni montant maximum.

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

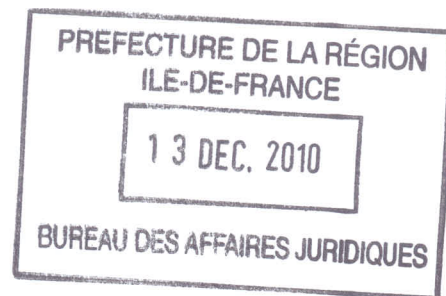
Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0726

Séance du 8 décembre 2010



**MARCHE 2010-60 – DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN T4
JUSQU'AU PLATEAU DE CLICHY-MONTFERMEIL**

**MARCHE D'ETUDES DE SYSTEME DE TRANSPORT
ET D'INSERTION URBAINE**

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 22 novembre 2010 attribuant le marché à SETEC TPI ;
- VU** le rapport n° 2010/0726 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-60 avec SETEC TPI pour les montants suivants,

Prix de la tranche ferme : 810 470 € HT

Prix de la tranche conditionnelle n°1 : 157 880 € HT (montant estimatif)

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

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0727

Séance du 8 décembre 2010



MARCHE 2010-67 ETUDE SUR LA PERCEPTION DU CONFORT DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

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 22 novembre 2010 attribuant le marché à Significance ;
- VU** le rapport n° 2010/0727 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-67 avec Significance, pour un montant forfaitaire de 249 600 € HT à laquelle s'ajoutent des prestations traitées à bons de commande traitées sans montant minimum et sans montant maximum.

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

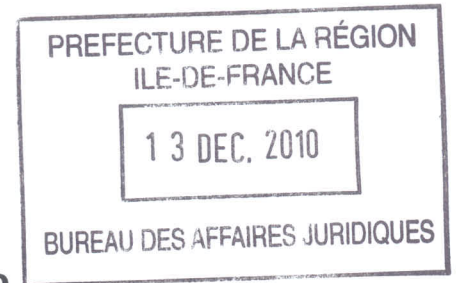
Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JP Huchon', written over the printed name.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0728

Séance du 8 décembre 2010



**MARCHE 2010-69 DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN T4
JUSQU'AU PLATEAU DE CLICHY-MONTFERMEIL**

**MARCHE D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE
PORTANT SUR LE MANAGEMENT DE PROJET, LA
COORDINATION ENTRE MAITRES D'OUVRAGE,
L'ORDONNANCEMENT ET LA PLANIFICATION DES TACHES**

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 22 novembre 2010 attribuant le marché à LOUIS BERGER FRANCE ;
- VU** le rapport n° 2010/0728 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-69 avec LOUIS BERGER FRANCE pour les montants suivants,

Prix de la tranche ferme : 148 950 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°1 : 44 600 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°2 : 33 050 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°3 : 33 050 € HT
Prix de la tranche conditionnelle n°4 : 33 050 € HT

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.

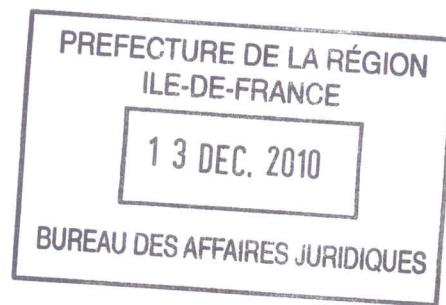
Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0729

Séance du 8 décembre 2010



MARCHE 2010-91
MARCHE COMPLEMENTAIRE AU MARCHE 2008-48

**ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA NEGOCIATION
D'UN NOUVEAU CADRE CONTRACTUEL (CONTRAT DE TYPE II)
AVEC LES ENTREPRISES PRIVEES EXPLOITANTES DE LIGNES
DE TRANSPORTS PUBLICS REGROUPEES AU SEIN DE
L'ASSOCIATION OPTILE**

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 son article 35 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 22 novembre 2010 attribuant le marché complémentaire au Groupement Roland Berger-Service public 2000-Erea ;
- VU** le rapport n° 2010/0729 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché 2010-91 avec le Groupement Roland Berger-Service public 2000-Erea pour les montants suivants,

Prix de la tranche ferme : 98 919 € HT

Prix de la tranche conditionnelle n°1 : 5 400 € HT

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0730

Séance du 8 décembre 2010

Marché 2009-55



**ASSISTANCE A L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR
INFORMATIQUE DU STIF
AVENANT N°1**

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 20 et 28 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 22 novembre 2010 émettant un avis positif à la passation de l'Avenant n°1 ;
- VU** le rapport n° 2010/0730 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 3 décembre 2010 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'Avenant n°1 au marché 2009-55 avec FONTAINE CONSULTANTS, pour un montant de 18 000 € HT, ce qui représente une augmentation de 14.59% du montant initial du marché.

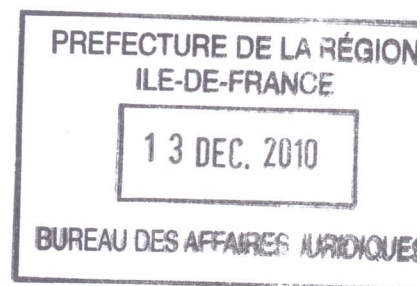
ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Délibération n° 2010/0731
Séance du 8 décembre 2010



DISPOSITIONS RELATIVES
A LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES
CARACTERISTIQUES D'UN EMPLOI D'AGENT NON-TITULAIRE

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

- 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°85-1148 du 24 octobre 1985 modifié relatif à la rémunération des personnels civils et militaires de l'Etat, des personnels des collectivités territoriales et des personnels des établissements publics d'hospitalisation ;
- 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° 2009/1015 du 9 décembre 2010 adoptant le budget initial 2010 et fixant le tableau des effectifs au 1^{er} janvier 2010 ;
- VU** le rapport n° 2010/0731 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le total de la rémunération des agents contractuels recrutés, hors référence à un cadre d'emplois de la fonction publique territoriale, en application de l'article 3, alinéas 4, 5 et 7 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, correspond au traitement indiciaire (indice majoré) de référence majoré de 35% pour tenir compte du montant moyen des indemnités et primes versées aux personnels titulaires et non titulaires relevant d'un cadre d'emplois de la fonction publique territoriale.

L'indemnité de résidence dont bénéficient ces agents contractuels est calculée sur la base du traitement brut.

ARTICLE 2 : Les caractéristiques d'un emploi d'agent contractuel de droit public sont adoptées telles qu'elles figurent en annexe 1.

ARTICLE 3 : Les dépenses correspondantes seront imputées sur le chapitre 64 - dépenses de personnel.

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

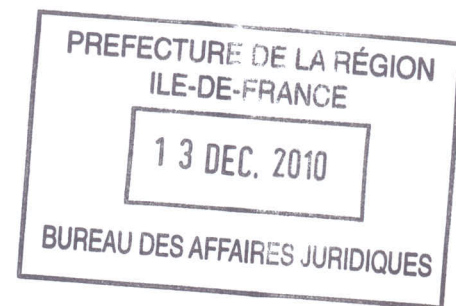
A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jean-Paul Huchon', written over the printed name.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2010/0732

Séance du 8 décembre 2010

**DISPOSITIONS RELATIVES
A LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES**



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

- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** le décret n°2005-542 du 19 mai 2005 ;
- 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° 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° 2010/1015 du 9 décembre 2009 adoptant le budget initial 2010 et fixant le tableau des emplois au 1^{er} janvier 2010 ;
- VU** la délibération n°2008/0469 du 9 juillet 2008 portant dispositions relatives à l'organisation des astreintes au sein des services ;
- VU** le rapport n°2010/0732 ;
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire en date du 6 décembre 2010 ;

CONSIDERANT qu'il convient de compléter la liste des fonctions appelant l'exercice d'astreintes,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La délibération n°2008/0469 du 9 juillet 2008 portant dispositions relatives à l'organisation des astreintes au sein des services est modifiée ainsi qu'il est indiqué en annexe n°1.

ARTICLE 2 : Les dépenses correspondantes seront imputées sur le chapitre 64 – Dépenses de personnel.

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

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Décision n° 20100794

du 01 DEC. 2010

PREFECTURE DE LA REGION
ILE-DE-FRANCE

02 DEC. 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

**REGULARISATION DE LA SITUATION
DE LA LIGNE N° 050-050-036
« ARNOUVILLE-LES-GONESSE (VILLIERS-LE-BEL RER) -
ARNOUVILLE-LES-GONESSE (VILLIERS-LE-BEL RER) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANS VAL D'OISE »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

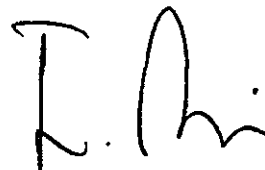
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant 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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision du 22/11/2002 ;
- VU** le dossier technique n°15784 enregistré par le Syndicat le 15/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « TRANS VAL D'OISE » est autorisée à exploiter la ligne 050-050-036 « ARNOUVILLE-LES-GONESSE (VILLIERS-LE-BEL RER) - ARNOUVILLE-LES-GONESSE (VILLIERS-LE-BEL RER) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

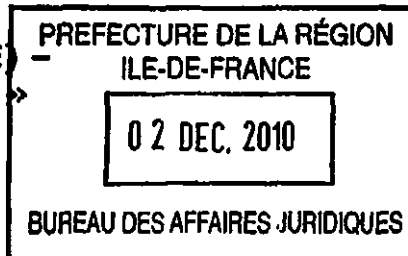


Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100795

du 01 DEC. 2010

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 097-097-002 « VILLENEUVE-LE-COMTE (MAIRIE) - COULOMMIERS (CITE SCOLAIRE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « TRANSDEV DARCHE-GROS »



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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2008 conclue entre le « Syndicat Intercommunal à Vocation Unique TRAMY », la commune de « Mouroux » et l'entreprise « TRANSDEV DARCHE-GROS » ;
- VU** la décision n°20070410 du 18/06/2007 ;
- VU** le dossier technique n°15726 enregistré par le Syndicat le 17/09/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « TRANSDEV DARCHE-GROS » est autorisée à exploiter la ligne 097-097-002 « VILLENEUVE-LE-COMTE (MAIRIE) - COULOMMIERS (CITE SCOLAIRE) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Syndicat Intercommunal à Vocation Unique TRAMY » et la commune de « Mouroux ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100796

du 01 DEC. 2010

**REGULARISATION DE LA SITUATION
DE LA LIGNE N° 097-097-012
« MOUROUX (PLACE DE LA MAIRIE) -
COULOMMIERS (CITE SCOLAIRE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANDEV - DARCHE-GROS »**



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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2008 conclue entre le « Syndicat Intercommunal à Vocation Unique TRAMY », la commune de « Mouroux » et l'entreprise « TRANSDEV DARCHE-GROS » ;
- VU** la décision n° 20090158 du 05/02/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15709 enregistré par le Syndicat le 02/09/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « TRANSDEV - DARCHE-GROS » est autorisée à exploiter la ligne 097-097-012 « MOUROUX (PLACE DE LA MAIRIE) - COULOMMIERS (CITE SCOLAIRE) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Syndicat Intercommunal à Vocation Unique TRAMY » et la commune de « Mouroux ».

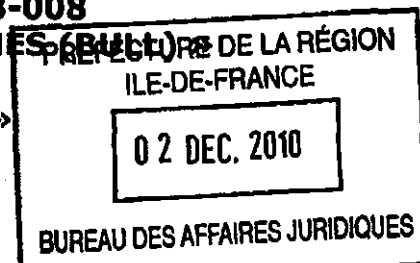
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100797

du 01 DEC. 2010

SUPPRESSION DE LA LIGNE N° 213-213-008 « LOUVECIENNES (GARE SNCF) – LOUVECIENNES (BULL) » DE LA RÉGION EXPLOITÉE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT NANTERRE »



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 1.1.1. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n°20091161 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision du 20/01/2005 ;
- VU** le dossier technique n° 15765 enregistré par le Syndicat le 29/10/2010 ;

CONSIDERANT que l'incidence financière prévisionnelle annuelle pour le Syndicat de la décision à prendre est inférieure à 1 000 000 d'euros HT,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 213-213-008 « LOUVECIENNES (GARE SNCF) – LOUVECIENNES (BULL) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT NANTERRE », est supprimée du plan régional des transports.

ARTICLE 2 : 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,
Thierry GUIMBAUD
Le Directeur de l'Exploitation~~



Décision n° 20100798

du 01 DEC. 2010

**REGULARISATION DE LA SITUATION
DE LA LIGNE N° 291-191-009
« YERRES (GARE ROUTIERE) – EVRY (GARE ROUTIERE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« ALBATRANS »**

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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2003 conclue entre le « Conseil Général de l'Essonne » et l'entreprise « ALBATRANS » ;
- VU** la décision n° 20100281 du 28/04/2010 ;
- VU** le dossier technique n° 15779 enregistré par le Syndicat le 15/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

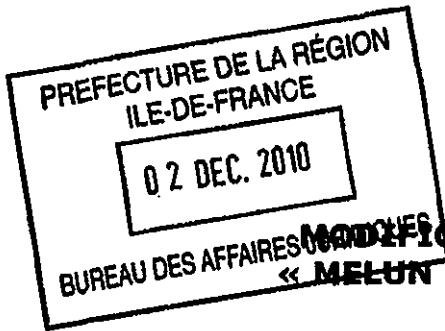
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « ALBATRANS » est autorisée à exploiter la ligne 291-191-009 « YERRES (GARE ROUTIERE) – EVRY (GARE ROUTIERE) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Conseil Général de l'Essonne ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière



Décision n° 20100800

du 02 DEC. 2010

**MODIFICATION DE LA LIGNE N° 097-177-001
« MELUN (PLACE DE L'ERMITAGE/GARE SNCF) –
REBAIS (GIBLOIS/CURIE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« TRANSDEV – DARCHE GROS »**

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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2008 conclue entre le « Conseil Général de Seine-et-Marne » et l'entreprise « TRANSDEV – DARCHE GROS » ;
- VU** la décision n°20090626 du 01/07/2003 ;
- VU** le dossier technique n° 15770 enregistré par le Syndicat le 02/11/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 097-177-001 « MELUN (PLACE DE L'ERMITAGE/GARE SNCF) – REBAIS (GIBLOIS/CURIE) », exploitée par l'entreprise « TRANSDEV – DARCHE-GROS », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°1, 2, 4, 5, 11, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 28,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Conseil Général de Seine-et-Marne ».

ARTICLE 4 : 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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100815

du 16 DEC. 2010

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 027-027-018 « LA QUEUE-LEZ-YVELINES (LYCEE JEAN-MONNET) – BEYNES (COLLEGE FRANCOIS RABELAIS) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « CARS HOURTOULE »

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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2007 conclue entre le « SITERR DE RAMBOUILLET » et l'entreprise « CARS HOURTOULE » ;
- VU** la décision n° 20080500 du 15/07/2008 ;
- VU** le dossier technique n° 15670 enregistré par le Syndicat le 27/07/2010 ;

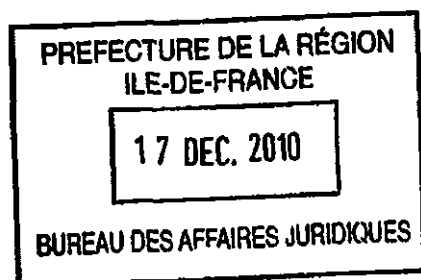
CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « CARS HOURTOULE » est autorisée à exploiter la ligne 027-027-018 « LA QUEUE-LEZ-YVELINES (LYCEE JEAN-MONNET) – BEYNES (COLLEGE FRANCOIS RABELAIS) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « SITERR DE RAMBOUILLET ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100816

du 16 DEC. 2010

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 039-039-028 « BRIIS-SOUS-FORGES (COLLEGE JEAN-MONNET) – DESSERTE DU COLLEGE JEAN-MONNET DE BRIIS-SOUS-FORGES » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE »

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 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la convention du 01/01/2001 conclue entre la « Communauté de Communes du Pays de Limours » et l'entreprise « SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE » ;
- VU la décision n° 20080915 du 17/11/2008 ;
- VU le dossier technique n° 15706 enregistré par le Syndicat le 01/09/2010 ;

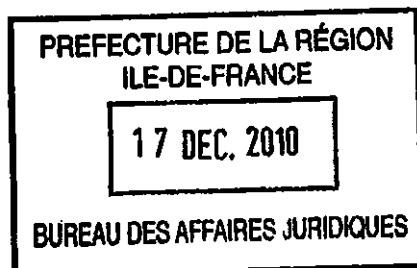
CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « SERVICES AUTOMOBILES DE LA VALLEE DE CHEVREUSE » est autorisée à exploiter la ligne 039-039-028 « BRIIS-SOUS-FORGES (COLLEGE JEAN-MONNET) – DESSERTE DU COLLEGE JEAN-MONNET DE BRIIS-SOUS-FORGES » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec la « Communauté de Communes du Pays de Limours ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n°20100817

du 16 DEC. 2010

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 051-051-013 « TORCY (TORCY RER) – OZOIR-LA-FERRIERE (OZOIR SNCF) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « AUTOCARS MARNE-LA-VALLEE »

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 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la convention du 01/01/2009 conclue entre le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée » et l'entreprise «AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE » ;
- VU la décision n° 20090732 du 11/08/2009 ;
- VU le dossier technique n° 15671 enregistré par le Syndicat le 27/07/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

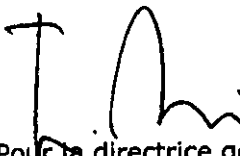
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE » est autorisée à exploiter la ligne 051-051-013 « TORCY (TORCY RER) – OZOIR-LA-FERRIERE (OZOIR SNCF) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100818

du 16 DEC. 2010

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 051-051-014 « THORIGNY (CORNILLIOT) – THORIGNY (CORNILLIOT) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE »

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 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la convention du 01/01/2010 conclue entre le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée » et l'entreprise « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE » ;
- VU la décision n° 20100234 du 05/03/2010 ;
- VU le dossier technique n° 15672 enregistré par le Syndicat le 27/07/2010 ;

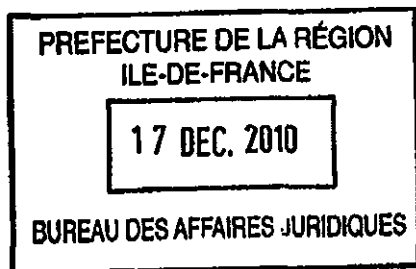
CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;


DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLE » est autorisée à exploiter la ligne 051-051-014 « THORIGNY (CORNILLIOT) – THORIGNY (CORNILLIOT) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100819

du 16 DEC. 2010

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 051-051-021 « LAGNY-SUR-MARNE (LAGNY SNCF) – TORCY (TORCY RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE »

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 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la convention du 01/01/2009 conclue entre le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée » et l'entreprise « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE » ;
- VU la décision n° 20090958 du 13/10/2009 ;
- VU le dossier technique n° 15673 enregistré par le Syndicat le 27/07/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

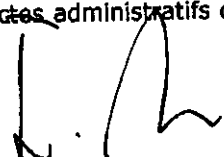
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE » est autorisée à exploiter la ligne 051-051-021 « LAGNY-SUR-MARNE (LAGNY SNCF) – TORCY (TORCY RER) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100820

du 16 DEC. 2010

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 051-051-032 « SERRIS (VAL D'EUROPE RER) – TOURNAN-EN-BRIE (TOURNAN RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE »

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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2010 conclue entre le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée » et l'entreprise « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE » ;
- VU** la décision n° 20100590 du 20/09/2010 ;
- VU** le dossier technique n° 15798 enregistré par le Syndicat le 02/12/2010 ;

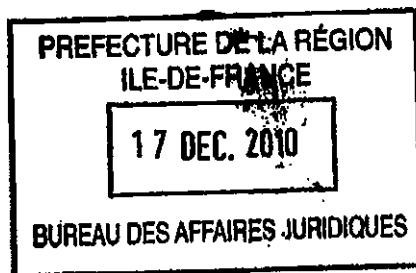
CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

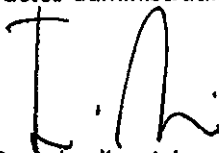
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE » est autorisée à exploiter la ligne 051-051-032 « SERRIS (VAL D'EUROPE RER) – TOURNAN-EN-BRIE (TOURNAN RER) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100821

du 16 DEC. 2010

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 051-051-043 « SERRIS (VAL D'EUROPE) - CHESSY (GARES) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE »

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 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la convention du 01/01/2009 conclue entre le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée » et l'entreprise « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE » ;
- VU la décision n° 20100152 du 02/02/2010 ;
- VU le dossier technique n° 15675 enregistré par le Syndicat le 27/07/2010 ;

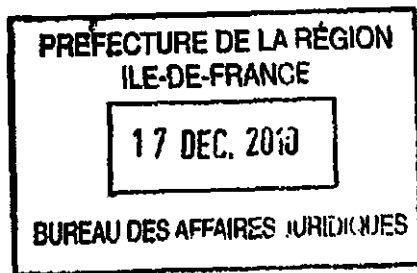
CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

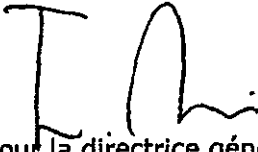
DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « AUTOCARS DE MARNE-LA-VALLEE » est autorisée à exploiter la ligne 051-051-043 « SERRIS (VAL D'EUROPE) - CHESSY (GARES) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100822

du 16 DEC. 2010

REGULARISATION DE LA SITUATION DE LA LIGNE N° 291-191-001 « BRUNOY (GARE) – EVRY (EVRY – GARE ROUTIERE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « ALBATRANS »

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 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la convention du 01/01/2003 conclue entre le « Conseil Général de l'Essonne » et l'entreprise « ALBATRANS » ;
- VU la décision n° 20100201 du 17/02/2010 ;
- VU le dossier technique n° 15697 enregistré par le Syndicat le 24/08/2010 ;

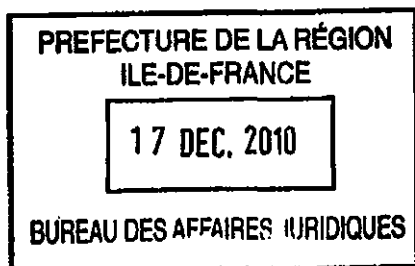
CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « ALBATRANS » est autorisée à exploiter la ligne 291-191-001 « BRUNOY (GARE) – EVRY (EVRY – GARE ROUTIERE) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec le « Conseil Général de l'Essonne ».

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

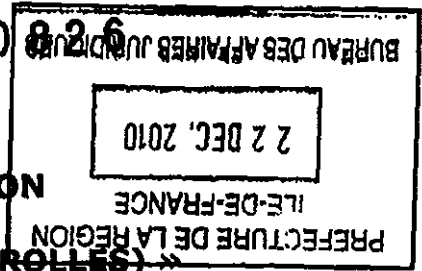


Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100826

du 21 DEC. 2010

**REGULARISATION DE LA SITUATION
DE LA LIGNE N° 012-012-008
« POISSY (GARE) – AIGREMONT (FEUCHEROLLES) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX »**



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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/1997 conclue entre les communes de « Chambourcy et Poissy » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX » ;
- VU** la décision n° 20070894 du 20/11/2007 ;
- VU** le dossier technique n° 15444 enregistré par le Syndicat le 01/04/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX » est autorisée à exploiter la ligne 012-012-008 « POISSY (GARE) – AIGREMONT (FEUCHEROLLES) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Chambourcy et Poissy ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 2010 08217

du 21 DEC. 2010

PREFECTURE DE LA REGION

ILE-DE-FRANCE

22 DEC. 2010

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

REGULARISATION DE LA SITUATION

DE LA LIGNE N° 012-012-009

« MARLY-LE-ROI (GARE SNCF) – MARLY-LE-ROI (GARE SNCF) »

EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE

« VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX »

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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/1997 conclue entre les communes de « Marly-le-Roi, l'Etang-la-Ville et Le Pecq » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX » ;
- VU** la décision n° 20061135 du 28/11/2006 ;
- VU** le dossier technique n° 15451 enregistré par le Syndicat le 12/04/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX » est autorisée à exploiter la ligne 012-012-009 « MARLY-LE-ROI (GARE SNCF) – MARLY-LE-ROI (GARE SNCF) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

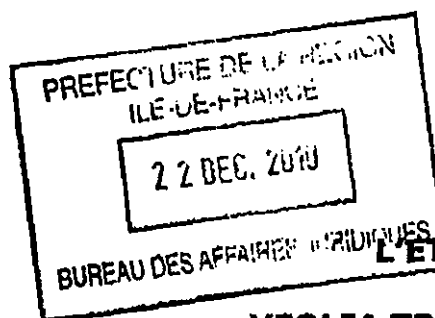
ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Marly-le-Roi, l'Etang-la-Ville et Le Pecq ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100828

du 21 DEC. 2010



**REGULARISATION DE LA SITUATION
DE LA LIGNE N° 012-012-015
« SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) –
L'ETANG-LA-VILLE (PETIT PARC BIGNON) »**

« VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX »

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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2001 conclue entre les communes de « Marly-le-Roi, l'Etang-la-Ville et Le Pecq » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX » ;
- VU** la décision n° 20090136 du 05/02/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15393 enregistré par le Syndicat le 24/02/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX » est autorisée à exploiter la ligne 012-012-015 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) – L'ETANG-LA-VILLE (PETIT PARC BIGNON) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

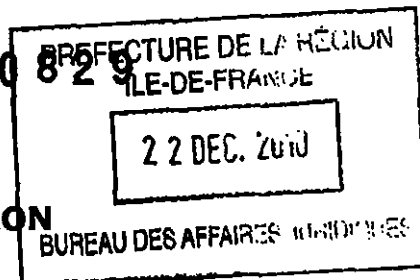
ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Marly-le-Roi, l'Etang-la-Ville et Le Pecq ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100829

du 21 DEC. 2010



**REGULARISATION DE LA SITUATION
DE LA LIGNE N° 012-012-021
« MARLY-LE-ROI (GARE SNCF) –
LE VESINET (RER LE VESINET LE PECQ) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX »**

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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/1997 conclue entre les communes de « Marly-le-Roi, l'Etang-la-Ville et Le Pecq » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX » ;
- VU** la décision n° 20090623 du 01/07/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15622 enregistré par le Syndicat le 01/07/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « VEOLIA TRANSPORT CENTRE DE MONTESSON LES RABAUX » est autorisée à exploiter la ligne 012-012-021 « MARLY-LE-ROI (GARE SNCF) – LE VESINET (RER LE VESINET LE PECQ) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

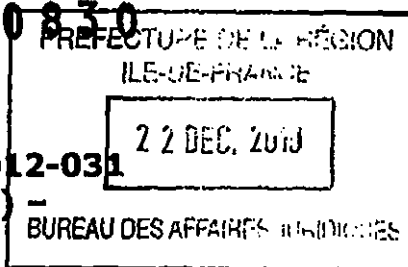
ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Marly-le-Roi, l'Etang-la-Ville et Le Pecq ».

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 2010 0830

du 21 DEC. 2010



MODIFICATION DE LA LIGNE N° 012-012-031
« SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) -
FOURQUEUX (CLOS BADERE) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« VEOLIA TRANSPORT MONTESSON LES RABAUX »

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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2010 conclue entre les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON LES RABAUX » ;
- VU** la décision n°20100342 du 09/06/2010 ;
- VU** le dossier technique n° 15751 enregistré par le Syndicat le 25/10/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 012-012-031 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) - FOURQUEUX (CLOS BADERE) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON LES RABAUX », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°1 et 2,
- est supprimée la sous-ligne n°4,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly ».

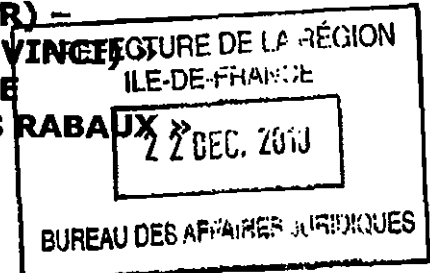
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100831

du 21 DEC. 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 012-012-033 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) - SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (LYCEE DE VINCI) EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON LES RABAUX »



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 1.1.3. ;
- VU la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU la convention du 01/01/2010 conclue entre les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON LES RABAUX » ;
- VU la décision n°20100344 du 09/06/2010 ;
- VU le dossier technique n° 15753 enregistré par le Syndicat le 25/10/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 012-012-033 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) - SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (LYCEE DE VINCI) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON LES RABAUX », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°1 et 2,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly ».

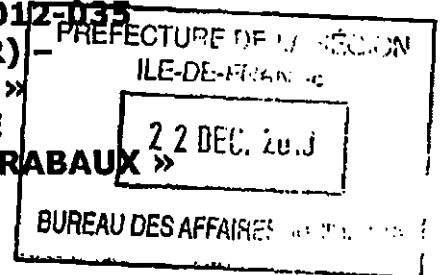
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100832

du 21 DEC. 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 012-012-035 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) - SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON LES RABAUX »



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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la convention du 01/01/2010 conclue entre les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Algremon, Fourqueux et Mareil-Marly » et l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON LES RABAUX » ;
- VU** la décision n°20100345 du 09/06/2010 ;
- VU** le dossier technique n° 15754 enregistré par le Syndicat le 25/10/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 012-012-035 « SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) - SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) », exploitée par l'entreprise « VEOLIA TRANSPORT MONTESSON LES RABAUX », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°1 et 2,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : La ligne susvisée fait l'objet d'une convention de subvention avec les communes de « Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Algremon, Fourqueux et Mareil-Marly ».

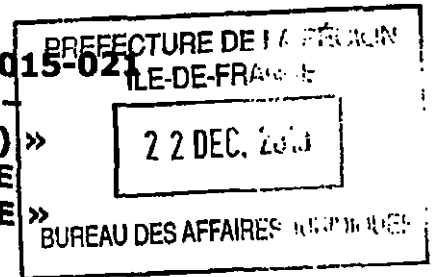
ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la directrice générale et
par délégation,
Isabelle BRIEND

Décision n° 20100833

du 21 DEC. 2010

MODIFICATION DE LA LIGNE N° 015-015-021 « LES MUREAUX (GARE SNCF) – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « COURRIERS DE SEINE-ET-OISE »



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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n°20090829 du 01/09/2009 ;
- VU** le dossier technique n° 15652 enregistré par le Syndicat le 15/07/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : La ligne n° 015-015-021 « LES MUREAUX (GARE SNCF) – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (RER) », exploitée par l'entreprise « COURRIERS DE SEINE-ET-OISE », est modifiée comme suit :

- sont modifiées les sous-lignes n°17 et 20,

dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

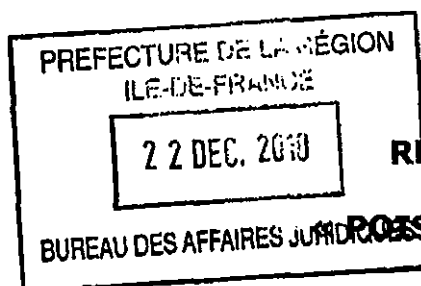
ARTICLE 2 : Demeurent inchangées les sous-lignes n°1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 21 et 22.

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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

Décision n° 20100834

du 21 DEC. 2010



**REGULARISATION DE LA SITUATION
DE LA LIGNE N° 015-015-054
« POISSY (GARE) – POISSY (TECHNOPARC) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE
« LES COURRIERS DE SEINE-ET-OISE »**

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 1.1.3. ;
- VU** la délibération n° 2006/1171 du 13 décembre 2006 portant approbation de la procédure à respecter pour obtenir une autorisation d'exploiter un service régulier routier de transport de voyageurs ;
- VU** la décision n° 20091165 du 17/12/2009 portant délégation de signature de la directrice générale ;
- VU** la décision n° 20100012 du 18/01/2010 ;
- VU** le dossier technique n° 15604 enregistré par le Syndicat le 30/06/2010 ;

CONSIDERANT que les modifications proposées dans le dossier technique ont un caractère mineur ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « LES COURRIERS SEINE-ET-OISE » est autorisée à exploiter la ligne 015-015-054 « POISSY (GARE) - POISSY (TECHNOPARC) » dans les conditions définies à l'annexe technique jointe à la présente décision.

ARTICLE 2 : 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,
Isabelle BRIEND
la Chef de division Offre Routière

28 DEC. 2010

Décision n° 2010 0823

Du 17 décembre 2010

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2010**

OPERATIONS INFERIEURES A 200 000 €

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- 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 :

Code	Opération	Euros
F7085	Aménagement de la ligne Mobillien 103 à Choisy-le-Roi	79 000,00
B2050	Gare routière scolaire à Mitry Mory	191 000,00
V2020	Pôle PDU de Mitry Mory : aménagement des liaisons douces de l'avenue du 8 mai 1945	139 180,00
V2021	Pôle PDU de Mitry Mory: élargissement du trottoir de la RD9E	69 375,00
S3015	Création d'un parc vélos gardienné à Saint-Germain-en-Laye	137 000,00
E3333	Mise en accessibilité PMR de 8 points d'arrêts sur la commune de Brétigny-sur-Orge	38 500,00
E3334	Mise en accessibilité PMR de 7 points d'arrêts sur les communes de Fleury Merogis, le Plessis Pate, Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Michel-sur-Orge, et Villiers-sur-Orge	40 000,00

E3335	Mise en accessibilité PMR de 2 points d'arrêts sur la commune d'Ezanville	6 750,00
E3336	Mise en accessibilité PMR de 19 points d'arrêts sur la commune de Coupvray	111 000,00
E3337	Mise en accessibilité PMR de 6 points d'arrêts sur la commune de Montgeron	72 000,00
E3338	Mise en accessibilité PMR de 8 points d'arrêts sur la commune de Nogent-sur-Marne	84 000,00
E3339	Mise en accessibilité de 21 points d'arrêts sur la commune de Noisy-le-Grand	92 500,00
E3340	Mise en accessibilité PMR de 13 points d'arrêts sur la commune de Rueil-Malmaison	107 000,00
E3341	Mise en accessibilité PMR de 2 points d'arrêts sur la commune de Sonchamp	25 000,00
E3342	Mise en accessibilité PMR de 8 points d'arrêts sur la commune de Villemoisson-sur-Orge	54 000,00
E3343	Mise en place de l'informatique embarqué pour suivi des véhicules et billétique	24 750,00
E3344	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt bus	11 100,00
E3345	Mise en accessibilité de 28 points d'arrêt bus	140 250,00
E3346	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt bus	32 500,00
E3348	Mise en accessibilité de 3 points d'arrêt bus	30 500,00
E3347	Aménagement d'une desserte bus	107 500,00
E3349	Aménagement d'une desserte bus	31 000,00
E3350	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt bus et un terminus	51 500,00

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Code	Maître d'ouvrage	Euros
F7085	Conseil Général du Val-de-Marne	79 000,00
B2050	Ville de Mitry Mory	191 000,00
V2020	Ville de Mitry Mory	139 180,00
V2021	Ville de Mitry Mory	69 375,00
S3015	Saint-Germain-en-Laye	137 000,00
E3333	Brétigny-sur-Orge	38 500,00
E3334	CA Val d'Orge	40 000,00
E3335	CC Ouest Plaine de France	6 750,00
E3336	Coupvray (77)	111 000,00
E3337	Montgeron (91)	72 000,00
E3338	Nogent-sur-Marne (94)	84 000,00
E3339	Noisy-le-Grand (93)	92 500,00
E3340	Rueil-Malmaison (92)	107 000,00
E3341	Sonchamp (78)	25 000,00
E3342	Villemoisson-sur-Orge (91)	54 000,00
E3343	Flexcité 77	24 750,00
E3344	Commune de Fleury Merogis	11 100,00
E3345	Fontenay-sous-Bois	140 250,00
E3346	Boissy le Chatel	32 500,00
E3348	Guercheville	30 500,00

E3347	Lagny-sur-Marne	107 500,00
E3349	commune de Thenesis (77)	31 000,00
E3350	Commune de Roquencourt	51 500,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

Décision n° 2010 0824

Du 17 décembre 2010



**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2010**

**OPERATIONS COMPRISES
ENTRE 200 000 € ET 2 000 000 €**

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- 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 1^{er} décembre 2010 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de service en date du 2 décembre 2010 ;

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

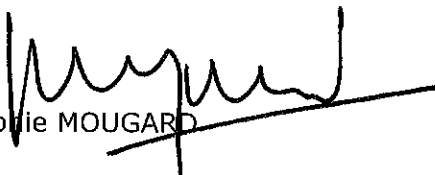
ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est comprise entre 200 000 euros et 2 000 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Code	Opération	Euros
F7084	Déplacement de la station TVM Bas-Marin et création du terminus du TCSP Sucy-Pompadour à Thiais	900 000,00
F6140	Aménagement de l'av. de Stalingrad à Bagnolet	323 000,00
F8077	Dispositifs de priorités centralisés pour la ligne de bus K (STRAV)	415 000,00
B4045	Pôle PDU d'Evry Courcouronnes : aménagement de la gare routière interurbaine	385 000,00
Q1001	Gare de Pantin: études d'AVP pour la mise en œuvre du Plan Impact	348 500,00
B8031	Pôle PDU de Garges Sarcelles : restructuration de la gare routière	920 000,00
V3015	Pôle PDU de St Quentin en Yvelines: aménagement et requalification des accès au pôle	1 169 000,00
E3320	Mise en place de logiciels de gestion, réservation et planification des transports spécialisés informatique embarqué pour le suivi des véhicules et billétique	362 500,00
E3321	Mise en accessibilité PMR de 68 points d'arrêt bus	654 000,00
E3322	Mise en accessibilité PMR de 114 points d'arrêts à Paris	331 000,00
E3323	Mise en accessibilité de 201 points d'arrêt	1 080 000,00
E3324	Mise en accessibilité de 123 points d'arrêt bus	829 000,00
E3325	Mise en accessibilité de 78 points d'arrêt bus	580 000,00
E3351	Mise en accessibilité de 38 points d'arrêt bus	395 000,00
E3326	Mise en accessibilité PMR de 53 points d'arrêts sur les communes de Samoreau, Vulnaires-sur-Seine et Héricy	347 500,00
E3327	Mise en accessibilité PMR de 13 points d'arrêts sur la commune de Temblay-en-France	257 500,00
E3328	Mise en accessibilité PMR de 31 points d'arrêts sur les communes de Vitry Chatillon et Grigny	211 500,00
E3329	Mise en accessibilité PMR de 40 points d'arrêts sur la commune de Saint-Michel-sur-Orge	247 500,00
E3330	Mise en accessibilité PMR de 69 points d'arrêts sur la commune de Sainte-Geneviève-des-Bois	268 000,00
E3331	Mise en accessibilité de 38 points d'arrêt bus	207 000,00
E3332	Mise en accessibilité de 34 points d'arrêt bus	292 500,00

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Code	Maître d'ouvrage	Euros
F7084	RATP	526 000,00
F7084	CG94	374 000,00
F6140	Conseil Général de Seine-Saint-Denis	323 000,00
F8077	CG94	415 000,00
B4045	CA Evry Centre Essonne	385 000,00
Q1001	RFF	204 000,0
Q1001	SNCF	144 500,00
B8031	RATP	920 000,00
V3015	CA St Quentin en Yvelines	1 169 000,00
E3320	Conseil Général du Val-d'Oise	362 500,00
E3321	Conseil Général de Seine-Saint-Denis	654 000,00
E3322	Paris (75)	331 000,00
E3323	CA des Hauts de Bièvres	1 080 000,00
E3324	Commune d'Aulnay sous Bois	829 000,00
E3325	Ozoir la Ferrière	580 000,00
E3351	CC de l'Orée de la Brie	395 000,00
E3326	CC Seine-et-Forêt	347 500,00
E3327	Aéroport de Paris	257 500,00
E3328	CA Les Lacs de l'Essonne	211 500,00
E3329	Saint-Michel-sur-Orge (91)	247 500,00
E3330	Sainte-Geneviève-des-Bois (91)	268 000,00
E3331	Commune de Morsang sur Orge	207 000,00
E3332	Commune de Versailles	292 500,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

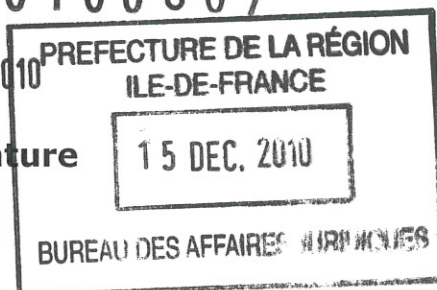

 Sophie MOUGARD

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Décision n° 20100807

du 14 DEC. 2010

portant délégation 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 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en l'absence de la directrice générale, délégation de signature est donnée à Madame Véronique HAMAYON-TARDÉ, secrétaire générale, du 27 au 31 décembre 2010 inclus, à l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, notifiée à l'intéressée et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Sophie MOUGARD

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Sophie Mougard', written over a horizontal line.

- La directrice générale,
- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

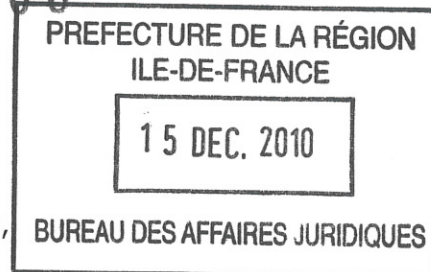
Notifié le

.....

Signature de l'agent :

Syndicat des transports d'Ile-de-France

DECISION N° 20100808
du 14 DEC. 2010
portant délégation de signature



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 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** 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 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Thierry Guimbaud, directeur de l'exploitation, à l'effet de signer les contrats d'exploitation de type 2, les conventions partenariales et les avenants que la directrice générale est habilitée à signer.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, notifiée à l'intéressé, et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

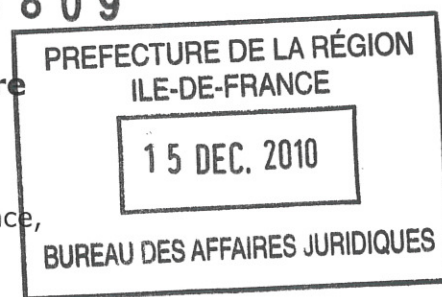

Sophie MOUGARD

- La directrice générale,
 - certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
 - informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.
- Notifié le

Signature de l'agent :

Syndicat des transports d'Ile-de-France

DECISION N° 20100809
du 14 DEC. 2010.
portant délégation de signature



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 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** 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 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Véronique Hamayon-Tardé, secrétaire générale, à l'effet de signer les contrats d'exploitation de type 2, les conventions partenariales et les avenants que la directrice générale est habilitée à signer.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, notifiée à l'intéressée, et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Sophie MOUGARD 

La directrice générale,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

Notifié le

Signature de l'agent :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010 - 0803

du 3 Décembre 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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 conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Pour l'Utilisation du Rein Artificiel dans la Région Parisienne - siret 77569483900041 - dont le siège social est situé 26, rue des Peupliers à Paris 75013, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union Régionale Interfédérale des Organismes Privés Sanitaires et Sociaux (URIOPSS) et à la Fédération des Etablissements Hospitaliers et d'Assistance Privés,
- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, parce que le financement de son activité, assurée essentiellement par du personnel salarié, résulte principalement de fonds publics,
- que 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 ainsi remplies,

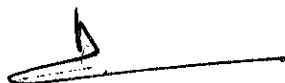
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 30 Octobre 2000 pour l'Association Pour l'Utilisation du Rein Artificiel dans la Région Parisienne, est abrogée.

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 - 11, Rue de Cambrai- Immeuble Le Brabant - 75945 Paris Cedex 19.

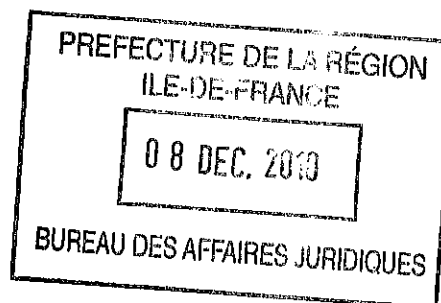
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010-0804

du 3 Décembre 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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 conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Pour l'Utilisation du Rein Artificiel (AURA) – siret 77569483900041 - dont le siège social est situé 26, rue des Peupliers à Paris 75013, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union Régionale Interfédérale des Organismes Privés Sanitaires et Sociaux (URIOPSS) et à la Fédération des Etablissements Hospitaliers et d'Assistance Privés,
- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, parce que le financement de son activité, assurée essentiellement par du personnel salarié, résulte principalement de fonds publics,
- que 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 ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : l'Association Pour l'Utilisation du Rein Artificiel (AURA) ainsi que les Etablissements dont elle assure la gestion et notamment les Etablissements créés depuis le 30 octobre 2010 :

- AURA - Pavillon Champeau créé en 2001 - 37, boulevard Gambetta - 92130 Issy Les Mouligneaux - Siret 77569483900264
- AURA - Unité d'Autodialyse créé en 2001 - 8, rue du Bas Coudray - 91100 Corbeil Essonnes - Siret 77569483900306
- AURA - Unité de Dialyse créé en 2001 - Résidence du Parvis - 45, rue de la Crèche - 77100 Meaux - Siret 77569483900314
- AURA - Section Claude Bernard-Hôpital Bichat créé en 2003 - 45, rue Henri Huchard - 75018 Paris - Siret 77569483900322
- AURA - 41, avenue de Corbeil créé en 2004 - 77007 Melun - Siret 77569483900330
- AURA - 68, rue des Plantes créé en 2008 - 75014 Paris - Siret 77569483900348

ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport.

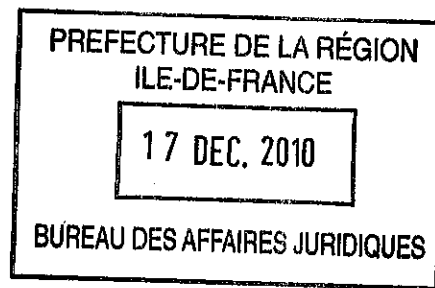
ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris - 11, Rue de Cambrai- Immeuble Le Brabant - 75945 Paris Cedex 19.

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° 2010-0840

du 14 décembre 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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 conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

VU la décision n° 2010-0804 du 3 décembre 2010 ;

CONSIDERANT

- que la décision ci-dessus est rapportée suite à une erreur matérielle de transcription dans la date citée à l'article 1^{er},
- que l'Association Pour l'Utilisation du Rein Artificiel (AURA) – siret 77569483900041 - dont le siège social est situé 26, rue des Peupliers à Paris 75013, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union Régionale Interfédérale des Organismes Privés Sanitaires et Sociaux (URIOPSS) et à la Fédération des Etablissements Hospitaliers et d'Assistance Privés,
- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, parce que le financement de son activité, assurée essentiellement par du personnel salarié, résulte principalement de fonds publics,

- que 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 ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : l'Association Pour l'Utilisation du Rein Artificiel (AURA) ainsi que les Etablissements dont elle assure la gestion et notamment les Etablissements créés depuis le 30 octobre 2000 :

- AURA - Pavillon Champeau créé en 2001 - 37, boulevard Gambetta - 92130 Issy Les Moulineaux - Siret 77569483900264
- AURA - Unité d'Autodialyse créé en 2001 - 8, rue du Bas Coudray - 91100 Corbeil Essonnes - Siret 77569483900306
- AURA - Unité de Dialyse créé en 2001 - Résidence du Parvis - 45, rue de la Crèche - 77100 Meaux - Siret 77569483900314
- AURA - Section Claude Bernard-Hôpital Bichat créé en 2003 - 45, rue Henri Huchard - 75018 Paris - Siret 77569483900322
- AURA - 41, avenue de Corbeil créé en 2004 - 77007 Melun - Siret 77569483900330
- AURA - 68, rue des Plantes créé en 2008 - 75014 Paris - Siret 77569483900348

ne sont pas exonérés 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 - 11, Rue de Cambrai- Immeuble Le Brabant - 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° 2010-0844

du 15 décembre 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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 conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Thélèmythe 2000 - siret 40769380300014 - dont le siège social est situé 6, avenue du Maine à Paris 75015, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union Régionale Interfédérale des Organismes Privés Sanitaires et Sociaux (URIOPSS)
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des prix de journée et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,
- que 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 ainsi remplies,

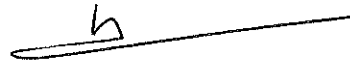
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 22 décembre 2000 pour l'Association Thélèmythe 2000, est abrogée.

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 - 11, Rue de Cambrai- Immeuble Le Brabant - 75945 Paris Cedex 19.

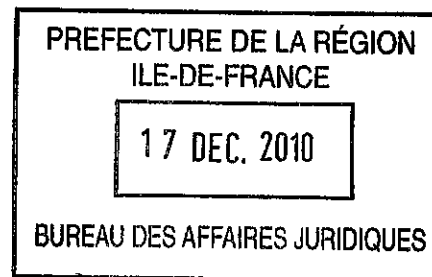
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010-0842

du 15 décembre 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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 conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Thélèmythe 2000 - siret 40769380300014 - dont le siège social est situé 6, avenue du Maine à Paris 75015, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union Régionale Interfédérale des Organismes Privés Sanitaires et Sociaux (URIOPSS)
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des prix de journée et d'autre part parce que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,
- que 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 ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : l'Association Thélèmythe 2000 ainsi que les établissements dont elle assure la gestion et notamment l'établissement créé depuis le 22 décembre 2000 :

- Thélèmythe 2000 – créé le 1^{er} janvier 2010 - 34, rue Charles Silvestri – 94300 Vincennes – Siret 40769380300063

ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport.

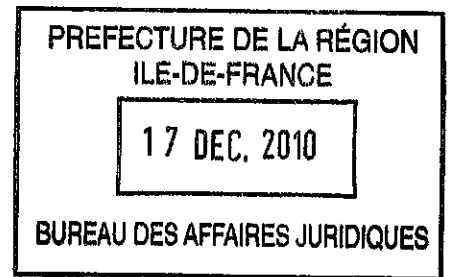
ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Paris – 11, Rue de Cambrai- Immeuble Le Brabant – 75945 Paris Cedex 19.

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° 2010-0813

du 15 décembre 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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 conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association La Ligue de l'Enseignement, Fédération des Yvelines - siret 78515210900050 - dont le siège social est situé 7 rue Denis Papin à Trappes 78190, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à La Ligue de l'Enseignement National,
- que l'action éducative menée par l'Association au travers de ses différents champs d'intervention ainsi que les dispositifs d'aide et d'accompagnement créés en faveur des personnes en difficulté sont financés soit par les usagers soit par des organismes publics,
- que son activité est assurée essentiellement par du personnel salarié,
- qu'au regard de ces éléments, le caractère social de ses activités n'est pas démontré,

- que 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 ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 23 juin 1997 pour l'établissement La Fédération des Œuvres Laïques des Yvelines – est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2011.

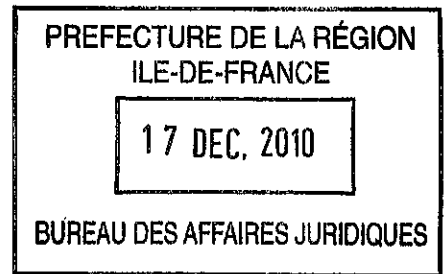
ARTICLE 2 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Versailles – 7, rue des Chantier – 78000 Versailles.

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° 2010-0844

du 15 décembre 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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 conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Fédération Sportive et Culturelle de France reconnue d'utilité publique par Décret du 31 mars 1932, sollicite l'exonération du paiement du versement de transport,
- que les documents produits n'ont pas permis de démontrer le caractère social des activités effectuées au sein de ses divers services et dispositifs,
- que 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 ainsi remplies,

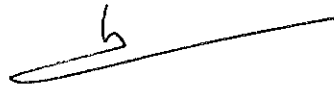
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'Association Fédération Sportive et Culturelle de France dont le siège social est situé 22, rue Oberkampf 75011 Paris, siret n° 784 714 255 00022, 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.

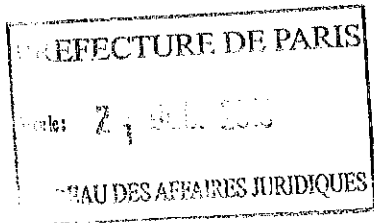
ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice Générale
Et par délégation



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France



Décision N° 2010_0825

du 16 Décembre 2010

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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 conseil du Syndicat N° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment l'article 1.10.6 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2009-1152 du 17 décembre 2009 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

VU l'arrêté de la directrice générale n° SRHRS 2010-006 du 6 janvier 2010 portant nomination par voie de détachement de Mme Véronique Hamayon-Tardé en qualité de secrétaire générale ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'Association Centre médico-psycho-pédagogique Alfred Binet de Meudon, siret 785 399 775 00010, dont le siège social est situé 19, rue du Val à Meudon 92190, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à la Fédération des centres médico-psycho-pédagogiques (FDCMPP),
- que le caractère social de son activité n'est pas démontré, notamment parce que l'activité est assurée principalement par du personnel salarié et financée essentiellement par des fonds publics,
- que 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 ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 12 octobre 2004 pour l'Association Centre médico-psycho-pédagogique de Meudon, est abrogée.

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 Nanterre - 1, Rue Boulevard Bouvets- 92000 Nanterre.

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