

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Date de parution : Mardi 22 janvier 2013

**RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS
DU STIF
TOME 1**



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

N°94– novembre décembre 2012
Conseil du 13 décembre 2012

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

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

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

SOMMAIRE

	Pages	
<u>Délibérations du conseil</u>		
<u>Affaires budgétaires et comptables</u>		
Délibération du conseil n°2012-351 du 13 décembre 2012 - Hausse des tarifs pour 2013 – Mise en œuvre du complément de parcours – Dézoning des forfaits Améthyste le week-end et les jours fériés – Extension de l'application des avantages tarifaires accordés aux aveugles aux lignes exploitées par les opérateurs privés	15	TOME 1
Délibération du conseil n°2012-352 du 13 décembre 2012 – Décision modificative n°2 au budget primitif 2012	17	
Délibération du conseil n°2012-353 du 13 décembre 2012 – Budget primitif 2013	38	
<u>Contrats, conventions financières</u>		
Délibération du conseil n°2012-354 du 13 décembre 2012 - Avenant n°2 au contrat 2012-2015 entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP	63	
Délibération du conseil n°2012-355 du 13 décembre 2012 – Avenant n°2 au contrat 2012-2015 entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la SNCF	104	
Délibération du conseil n°2012-356 du 13 décembre 2012 – Exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 – Avenant n°2 au contrat de délégation de service public	144	
Délibération du conseil n°2012-357 du 13 décembre 2012 – Avenant n°10 au contrat de type 1 conclu entre le STIF et les entreprises privées de transport régulier de voyageurs en Île-de-France	150	
Délibération du conseil n°2012-358 du 13 décembre 2012 – Avenant de reconduction de la convention partenariale FILEO	153	
Délibération du conseil n°2012-359 du 13 décembre 2012 – Renouvellement de la convention relative à la carte de circulation Police	161	

Délibération du conseil n°2012-396 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 et convention partenariale – Réseau Aubergenville	167
Délibération du conseil n°2012-397 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 et convention partenariale – Réseau Bord de l’Eau	177
Délibération du conseil n°2012-398 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 et convention partenariale – Réseau du Canton de Perthes en Gâtinais	181
Délibération du conseil n°2012-399 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau Haut Val D’Oise	185
Délibération du conseil n°2012-400 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°2 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Lac de l’Essonne	190
Délibération du conseil n°2012-401 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°5 au contrat d’exploitation de type 2 et avenant n°4 à la convention partenariale – Réseau PEP’S	195
Délibération du conseil n°2012-402 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 - Convention partenariale – Réseau Seine Essonne	208
Délibération du conseil n°2012-403 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 et avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau SIYONNE	238
Délibération du conseil n°2012-404 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°8 au contrat d’exploitation de type 2 – « TRA »	248
Délibération du conseil n°2012-405 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – convention partenariale – Réseau TRAMY Elargi	267
Délibération du conseil n°2012-406 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°1 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau TRAVERCIEL	295
Délibération du conseil n°2012-407 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°5 au contrat d’exploitation de type 2 et avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau urbain de Rambouillet	299
Délibération du conseil n°2012-408 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°4 au contrat d’exploitation de type 2 et avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau de Vélizy	307

Délibération du conseil n°2012-409 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau APOLO7	318
Délibération du conseil n°2012-410 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 – Bus Les Mureaux	322
Délibération du conseil n°2012-411 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°7 au contrat d'exploitation de type 2 – R'BUS	326
Délibération du conseil n°2012-415 du 13 décembre 2012 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Valeur des contributions C16 pour les opérateurs privés	331
<u>Marchés publics</u>	
Délibération du conseil n°2012-360 du 13 décembre 2012 – Marché 2012-65 : contrôle qualité et assistance exploitation des systèmes d'information voyageurs, référentiel	341
Délibération du conseil n°2012-361 du 13 décembre 2012 – Marché 2012 – 70 : AMO exploitabilité et maintenabilité dans le cadre des études préliminaires pour la ligne Orange	342
Délibération du conseil n°2012-362 du 13 décembre 2012 – Marché 2012-73 : enquête sur la mobilité des personnes à mobilité réduite	343
Délibération du conseil n°2012-363 du 13 décembre 2012 – Marché 2012-75 : reconnaissance des sols pour le tronçon Champigny centre/Noisy-Champs/Saint Denis de la ligne Orange	344
Délibération du conseil n°2012-364 du 13 décembre 2012 – Marché 2012-76 : Mise en œuvre d'une architecture mutualisée SIG	345
Délibération du conseil n°2012-365 du 13 décembre 2012 – Marché 2012-77 : Etudes environnementales de conception – Etude d'impact et dossier d'enquête publique – Assistance à la concertation inter-administrative et à l'enquête publique	346
Délibération du conseil n°2012-366 du 13 décembre 2012 – Marché 2012-81 : Audit, contrôle et expertise des contrats et conventions signés par le STIF	348
Délibération du conseil n°2012-367 du 13 décembre 2012 – Marché 2010-60 : Avenant n°3 – Etude de système de transport et d'insertion urbaine – débranchement du Tram-train jusqu'au plateau de Clichy-Montfermeil	350
Délibération n°2012-368 du 13 décembre 2012 – Marché 2012-109 : Etude de programmation des espaces RATP pour accompagner l'élaboration du schéma directeur de la gare d'Austerlitz	351
Délibération du conseil n°2012-369 du 13 décembre 2012 – Marché 2012-111 : Prestations d'études en lien avec les études préliminaires ligne Orange niveau schéma de principe	352
Délibération du conseil n°2012-370 du 13 décembre 2012 – Marché 2012-	

101 : Prestations d'études en lien avec les études préliminaires ligne Orange
niveau schéma de principe 353

Grands projets d'investissement

Délibération du conseil n°2012-371 du 13 décembre 2012 – Schéma de
principe : Prolongement du tramway T1 vers Val de Fontenay 354

Délibération du conseil n°2012-372 du 13 décembre 2012 – Schéma de
principe – Dossier d'enquête environnementale – Convention de financement
des études avant-projet, projet et prestations de maîtrise d'œuvre et maîtrise
d'ouvrage, désignation de la maîtrise d'ouvrage : Prolongement du tramway
T3 de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières 356

Délibération du conseil n°2012-373 du 13 décembre 2012 – T Zen 1 Sénart –
Corbeil Phase 2 (St Germain-les-Corbeil – Corbeil-Essonnes) – Convention de
financement des études relatives à l'élaboration du schéma de principe, du
dossier d'enquête publique et à l'organisation de l'enquête d'utilité publique 392

Délibération du conseil n°2012-374 du 13 décembre 2012 – EST TVM –
Schéma de principe 426

Délibération du conseil n°2012-375 du 13 décembre 2012 – Tangentielle
Nord - Phase 1 Epinay sur Seine – Le Bourget – Convention de financement
pour études, acquisitions foncières et travaux d'intermodalité par Plaine
Commune 427

Délibération du conseil n°2012-376 du 13 décembre 2012 – Dossier
d'enquête préalable à la déclaration d'enquête publique – Tram-Train
Tangentielle Ouest entre Saint Germain RER et Saint Cyr RER 449 TOME 2

Délibération du conseil n°2012-377 du 13 décembre 2012 – Actualisation du
Dossier Objectifs et Caractéristiques Principales - Modalités de la
concertation – Tangentielle Ouest Phase 2 : Saint Germain Grande-Ceinture
– Achères Veille RER 451

Délibération du conseil n°2012-378 du 13 décembre 2012 – Prolongement de
la ligne 1 du métro à l'Est, de Château de Vincennes à Val de Fontenay –
Convention de financement des études de faisabilité 453

Délibération du conseil n°2012-379 du 13 décembre 2012 – Désaturation de
la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen –
Avant-projet - protocole cadre relatif aux financements – Convention de
financement n°1 469

Délibération du conseil n°2012-380 du 13 décembre 2012 – Adaptation des
stations existantes de la ligne 14 – passage de 6 à 8 voitures et amélioration
de l'intermodalité entre la gare SNCF et la station de métro Bercy – Deux
conventions de financement 512

Délibération du conseil n°2012-381 du 13 décembre 2012 – A4-a – Métro
Ligne 04 – Prolongement de Porte d'Orléans à Mairie de Montrouge (phase 1)
– avenant à la convention de financement tranche fonctionnelle n°2 573

Délibération du conseil n°2012-382 du 13 décembre 2012 – Modernisation du
RER C – Convention de financement PRO/REA n°1 595

Offre de transport

Délibération du conseil n°2012-383 du 13 décembre 2012 – dispositif de centre de réservation et de gestion de transport spécialisé dans les Hauts-de-Seine – nouvelle convention de délégation de compétence	630
Délibération du conseil n°2012-384 du 13 décembre 2012 – Dispositif de centre de réservation et de gestion de transport spécialisé de Seine-et-Marne – nouvelle convention de délégation de compétence	640
Délibération du conseil n°2012-385 du 13 décembre 2012 – Délégation de compétence à la communauté d’agglomération Est Ensemble pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Services réguliers locaux – Bondy, Les Lilas, Le Pré Saint-Gervais	650
Délibération du conseil n°2012-386 du 13 décembre 2012 – Délégation de compétence à la commune de Saint-Germain-les-Corbeil pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service régulier local	685
Délibération du conseil n°2012-387 du 13 décembre 2012 – Délégation de compétence à la ville de Bouffemont pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service régulier local de Bouffemont	700
Délibération du conseil n°2012-388 du 13 décembre 2012 – Délégation de compétence au syndicat de transports intercommunal de Gretz Armainvilliers-Ozoir la Ferriere pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service régulier Local	731
Délibération du conseil n°2012-389 du 13 décembre 2012 – Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence à la communauté d’agglomération de Mantes en Yvelines pour l’organisation d’une desserte de niveau local – Service de transport à la demande CAMY en Yvelines	746

Qualité de service et matériel roulant

Délibération du conseil n°2012-390 du 13 décembre 2012 – Déploiement de système d’information voyageurs embarqué communicant dans les rames Z2N confort VS et Z20900 (lignes C, D, R, U et P)	751
Délibération du conseil n°2012-391 du 13 décembre 2012 – Déploiement de système d’information voyageurs embarqué communicant dans les rames VB2N (ligne N)	775
Délibération du conseil n°2012-392 du 13 décembre 2012 – Equipement de 38 rames à 2 niveaux du réseau Montparnasse en système antienrayage	800
Délibération du conseil n°2012-393 du 13 décembre 2012 – Adaptation et rénovation de 6 rames Z2N pour leur exploitation en Île-de-France	824

Divers

Délibération du conseil n°2012-394 du 13 décembre 2012 – Régularisation de subventions	843
Délibération du conseil n°2012-395 du 13 décembre 2012 – Modification de postes au tableau des effectifs	845

Décisions de la directrice généraleDélégation de signature

Décision de la directrice générale n°2012-425 du 20 décembre 2012 portant délégation de signature 846

Décision de la directrice générale n°2013-001 du 7 janvier 2013 portant délégation de signature 847

Versement transport

Décision de la directrice générale n°2012-340 du 25 octobre 2012 portant exonération du versement transport 848

Décision de la directrice générale n°2012-341 du 25 octobre 2012 portant exonération du versement transport 850

Décision de la directrice générale n°2012-342 du 31 octobre 2012 portant exonération du versement transport 852

Décision de la directrice générale n°2012-343 du 31 octobre 2012 portant exonération du versement transport 853

Décision de la directrice générale n°2012-344 du 8 novembre 2012 portant exonération du versement transport 855

Décision de la directrice générale n°2012-345 du 8 novembre 2012 portant exonération du versement transport 857

Décision de la directrice générale n°2012-346 du 8 novembre 2012 portant exonération du versement transport 859

Décision de la directrice générale n°2012-350 du 13 novembre 2012 portant exonération du versement transport 861

Décision de la directrice générale n°2012-413 du 21 novembre 2012 portant exonération du versement transport 863

Décision de la directrice générale n°2012-0417 du 27 novembre 2012 portant exonération du versement transport 865

Décision de la directrice générale n°2012-418 du 27 novembre 2012 portant exonération du versement transport 867

Décision de la directrice générale n°2012-419 du 6 décembre 2012 portant exonération du versement transport 869

Décision de la directrice générale n°2012-427 du 21 décembre 2012 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement transport 871

Décision de la directrice générale n°2012-428 du 21 décembre 2012 relative au refus d'exonération du versement transport 874

Tarifification

Décision de la directrice générale n°2012-420 du 17 décembre 2012 relative aux tarifs au 1^{er} janvier 2013 – Forfait Congrès 876

Décision de la directrice générale n°2012-421 du 17 décembre 2012 relative aux tarifs au 1^{er} janvier 2013 – Navigo annuel, mois et semaine, forfaits solidarité transport, Mobilis, ticket jeunes, week-end, Paris Visite, tarifs des forfaits Imagine'R pour l'année 2013/2014 877

Décision de la directrice générale n°2012-422 du 17 décembre 2012 relative aux tarifs au 1^{er} janvier 2013 Orlybus - Roissybus 884

Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France

Décision de la directrice générale n°2012-342 du 29 octobre 2012 relative aux services routiers réguliers de voyageur en Île-de-France - Autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°004-004-019 – « Sèvres (Musée) – Velizy (Hôtel de Ville)» exploitée par l'entreprise « Keolis Devillairs» - Contrat de type 2 « Velizy » 885

Décision de la directrice générale n°2012-412 du 21 novembre 2012 relative à un accord pour la création de dessertes locales en Ile de France concernant la ligne « Gisors – Cergy » relevant de la région Picardie 886

Décision de la directrice générale n°2012-414 du 22 novembre 2012 relative aux services routiers réguliers de voyageur en Île-de-France - Autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°024-309-001 – « Corbeil Essonnes (SNECMA) – Le Coudray Montceaux (Terminal David Douillet)» exploitée par l'entreprise « STA» - Contrat de type 2 « Seine Essonne » 887

Délibération n°2012/351

Séance du 13 décembre 2012

**Hausse des tarifs pour 2013
Mise en œuvre du complément de parcours
Dézoning des forfaits Améthyste le week-end et les jours fériés
Extension de l'application des avantages tarifaires accordés aux aveugles aux
lignes exploitées par les opérateurs privés**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du conseil du syndicat des transports parisiens du 14/12/1981 relative à l'harmonisation des réglementations tarifaires liées aux personnes sur les services exploités par la RATP et sur le réseau banlieue SNCF ;
- VU** la décision n°2012/0191 du conseil du STIF du 11 juillet 2012 relative à la mise en œuvre du dézoning pendant les week-ends et jours fériés pour les forfaits Navigo mois et annuels et les forfaits Solidarité Transport mois, au Complément de parcours, et aux évolutions tarifaires destinées à financer le dézoning en 2012 ;
- VU** le rapport n°2012/351 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Un nouveau titre de transport nommé « complément de parcours » est créé à compter du 1^{er} janvier 2013. Ce titre, disponible sur passe télébilletique, est réservé aux porteurs d'un forfait ou de plusieurs forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine chargé(s) sur un passe télébilletique. Il permet d'effectuer un trajet sur réseau ferré entre une origine et une destination précises et il est destiné aux voyageurs souhaitant réaliser un trajet se situant, en partie dans les zones de validité du ou des forfaits chargés sur leur passe télébilletique, en partie hors de ces zones.

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

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-351-DE
Date de télétransmission : 14/12/2012
Date de réception préfecture : 14/12/2012

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

ARTICLE 2 : A compter du 1^{er} mars 2013, les forfaits Améthyste, quelles que soient leurs zones de validité, donnent les droits d'un forfait zones 1-5 :

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

ARTICLE 3 : A compter du 1^{er} janvier 2013,

- les titulaires d'une carte d'invalidité avec la mention « Cécité », résidant en Ile-de-France, bénéficient du demi-tarif sur les services réguliers exploités par les opérateurs privés.
- le guide des titulaires d'une carte d'invalidité avec la mention « Cécité », franciliens ou non, bénéficie de la gratuité sur les services réguliers exploités par les opérateurs privés.

ARTICLE 4 : A compter du 1^{er} janvier 2013, les prix des tickets sont fixés comme suit :

- carnet de 10 tickets **t+** à plein tarif : 13,30€
- carnet de 10 tickets **t+** à tarif réduit : 6,65 €
- ticket **t+** vendu à l'unité : 1,70 €
- ticket d'accès à bord : 2,00 €

ARTICLE 5 : A compter du 1^{er} janvier 2013, les tarifs appliqués aux réseaux ferrés de banlieue sont augmentés en moyenne de 2,9%.

ARTICLE 6 : A compter du 1^{er} janvier 2013, les prix des forfaits Navigo 1-2 sont augmentés de 3,5%, les prix des forfaits Navigo 1-3 de 3,2%, les prix des forfaits Navigo 1-4 de 2,7%, les prix des forfaits Navigo 1-5, 3-4 et 4-5 de 1,5%, les prix des forfaits Navigo incluant la zone 2 et 3-5 de 2,9%; pour les Navigo semaine cette augmentation s'applique à compter de la semaine 2.

ARTICLE 7 : Pour l'année 2013/2014, les prix des forfaits Imagine R sont augmentés de 3% en moyenne.

ARTICLE 8 : A compter du 1^{er} janvier 2013, les prix des forfaits journaliers Mobilis et des tickets jeune week-end sont augmentés de 3% en moyenne.

ARTICLE 9 : A compter du 1^{er} janvier 2013, les prix des forfaits Paris Visite sont augmentés de 3% en moyenne.

ARTICLE 10 : A compter du 1^{er} janvier 2013, le prix de la navette Orlyval (seule ou en correspondance) est fixé à 8,70 €.

ARTICLE 11 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-351-DE
Date de télétransmission : 14/12/2012
Date de réception préfecture : 14/12/2012



Délibération n° 2012/352
Séance du 13 décembre 2012

Décision modificative n°2 au Budget primitif 2012

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20 et L.3111-14 à L.3111-16 ;
- VU** le code des transports ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 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** les arrêtés du 27 décembre 2005 et 13 décembre 2007 relatifs aux règles budgétaires et comptables applicables au Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0885 du Conseil du STIF approuvant le budget initial 2012 ;
- VU** la délibération n°2012/0144 du Conseil du STIF approuvant la décision modificative n°1 au budget 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/352 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la décision modificative n°2 au budget du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2012 est adoptée ;

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

REPUBLIQUE FRANCAISE

	Désignation de l'établissement public STIF.....
---	--

POSTE COMPTABLE DE :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'Ile-De-France

DECISION MODIFICATIVE 2 2012

EXERCICE 2012

(1) Préciser s'il s'agit du budget primitif, du budget supplémentaire ou d'une décision modificative

I - INFORMATIONS GENERALES

LISTE DES COLLECTIVITES MEMBRES
Région Ile de France Ville de Paris Département des Hauts de Seine Département de Seine Saint Denis Département du Val de Marne Département des Yvelines Département de l'Essonne Département du Val d'Oise Département de Seine et Marne



Sommaire

p.1	I	Informations générales	
p.3/5	II	Présentation générale du budget - Balance générale du budget	
p.6/9	III.A.	Vote du budget - Section de fonctionnement	
p.10	III.B.	Section d'investissement - Vue d'ensemble	
p.11	III.B.1	Section d'investissement - Détail par articles	
		1. Dépenses d'équipement non individualisées	
		2. Opérations votées	
		3. Opérations financières	
		4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section	
p.12	III.B.2	Section d'investissement - Détail par articles	
		1. Recettes d'équipement non affectées à une opération	
		2. Recettes affectées aux opérations	
		3. Opérations financières	
		4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section	
ANNEXES			Joint
p.		Annexes - Etat de la dette - Détail	
p.		Annexes - Etat des engagements donnés et reçus	
p.13		Annexes - Amortissements et provisions - Charges à répartir	X
p.		Annexes - Subventions de fonctionnement versées	
p.		Annexes - Etat du personnel - Méthodes utilisées	
p.14/15		Annexes - Etat du suivi des autorisations de programme et des autorisations d'engagement - Etat des recettes grevées d'une affectation spéciale	X
p.		Annexes - Détail des opérations pour comptes de tiers	
p.16		Annexes - Arrêté et signatures	X

⋮ Dans toute la maquette, les cellules grisées ne doivent pas être remplies.

Les italiques identifient les opérations d'ordre qui ne se traduisent, ni par un encaissement, ni par un décaissement

Sans objet
X
X
X
X
X

t effectifs.

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET - DECISION MODIFICATIVE N° 2

1 - Dépenses

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser	Cumul section (Col 1+2+3)
Fonctionnement	A1 4 994 778 412,14	D002		4 994 778 412,14
Investissement	B1 544 304 293,98	D001 97 389 356,54		641 693 650,52

2 - Recettes

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Affectation (col3)	Restes à réaliser (col4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Fonctionnement	A2 4 984 285 935,38	R002 10 492 476,76			4 994 778 412,14
Investissement	B2 541 873 394,17	R001	R1068 99 820 256,35		641 693 650,52

II - PRESENTATION GENERALE - BALANCE GENERALE DU BUDGET - DECISION MODIFICATIVE N° 2

1 - DEPENSES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre(2)	TOTAL
Dépenses de fonctionnement - Total		4 857 779 911,97	136 999 000,17	A1 4 994 778 912,14
60	Achat et variation de stocks	554 150,00		554 150,00
61	Services extérieurs	33 290 386,48		33 290 386,48
62	Autres services extérieurs	12 855 295,24		12 855 295,24
63	Impôts, taxes et versements assimilés	64 215 863,00		64 215 863,00
64	Charges de personnel	20 823 453,00		20 823 453,00
65	Autres charges de gestion courante	4 675 340 764,25		4 675 340 764,25
66	Charges financières		250 500,00	250 500,00
67	Charges exceptionnelles	500 000,00		500 000,00
68	Dotations aux amortissements et aux provisions	50 200 000,00	59 473 102,13	109 673 102,13
71	Production stockée (ou de stockage)			
023	Virement à la section d'investissement		77 275 398,04	77 275 398,04
002	Résultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre(2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
Dépenses d'investissement - Total		584 680 548,39	57 013 102,13		B1 641 693 650,52
10	Dotations, fonds divers et réserves				
13	Subventions d'investissement		50 000 000,00		50 000 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées				
20	Immobilisations incorporelles	4 517 896,87			4 517 896,87
204	Subvention d'équipement versée	425 463 037,00			425 463 037,00
21	Immobilisations corporelles	19 177 203,98			19 177 203,98
23	Immobilisations en cours	12 956 297,00			12 956 297,00
26	Participations et créances rattachées à des participations				
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			12 000 000,00
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			13 176 757,00
Dépenses D'ordre(2)		97 389 356,54	7 013 102,13		104 402 458,67
22	<i>Immobilisations reçues en affectation</i>				
24	<i>Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition</i>				
19	<i>Différences sur réalisation d'immobilisations</i>		7 013 102,13		7 013 102,13
15	<i>Provisions pour risques et charges</i>				
29	<i>Provision pour dépréciation des immobilisations</i>				
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				97 389 356,54

(1) Y compris les opérations mixtes de variation des stocks et les opérations relatives aux rattachements.

(2) Voir détail p.11-12 Opérations financières. Les dépenses sont égales aux recettes.

II - PRESENTATION GENERALE - BALANCE GENERALE DU BUDGET - DECISION MODIFICATIVE N° 2

2 - RECETTES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre(2)	TOTAL
Recettes de fonctionnement - Total		4 927 272 833,25	57 013 102,13	A2 4 984 285 935,38
70	Ventes de produits fabriqués, marchandises et prestations de services			
71	Production stockée (ou de stockage)			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dotations, subventions et participations	1 458 532 702,00		1 458 532 702,00
75	Autres produits de gestion courante	3 463 983 422,25		3 463 983 422,25
76	Produits financiers			
77	Produits exceptionnels	3 700 000,00	57 013 102,13	60 713 102,13
78	Reprise sur amortissements et provisions	1 056 709,00		1 056 709,00
79	Transferts de charges			
002	Resultat de fonctionnement reporté			10 492 476,76

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre(2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
Recettes d'investissement - Total		492 945 150,35	136 748 500,17	12 000 000,00	B2 641 693 650,52
10	Dotation, fonds divers et réserves	300 000,00			300 000,00
13	Subventions d'investissement	188 870 000,00			188 870 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées	178 778 137,00			178 778 137,00
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			12 000 000,00
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			13 176 757,00
Recettes D'ordre(2)			136 748 500,17	12 000 000,00	148 748 500,17
22	<i>Immobilisations reçues en affectation</i>				
24	<i>Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition</i>				
20	<i>Immobilisations incorporelles</i>				
21	<i>Immobilisations corporelles</i>			12 000 000,00	12 000 000,00
23	<i>Immobilisations en cours</i>				
26	<i>Participations et créances rattachées à des participations</i>				
19	<i>Différences sur réalisation d'immobilisations</i>				
28	<i>Amortissement des immobilisations</i>		59 473 102,13		59 473 102,13
15	<i>Provisions pour risques et charges</i>				
29	<i>Provision pour dépréciation des immobilisations</i>				
021	<i>Virement de la section de fonctionnement</i>		77 275 398,04		77 275 398,04
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	99 820 256,35			99 820 256,35
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				

- I - Le conseil du syndicat a voté le présent budget :
- au niveau(1) du chapitre pour la section de fonctionnement.
 - au niveau(1) du chapitre pour la section d'investissement.
- avec les opérations listées en page 10
~~avec~~ (sans) vote formel sur chacun des chapitres (2).

La liste des articles spécialisés sur lesquels la directrice générale ne peut procéder à des virements d'article à article est prévue à l'article 2 Titre III du règlement budgétaire et financier du STIF

La comparaison s'effectue par rapport au budget : - primitif (2)
- ~~cumulé (2) de l'exercice précédent~~

II - En l'absence de mention au paragraphe I ci-dessus, le budget est réputé voté par chapitre, et , en section d'investissement, sans chapitre d'opérations.

III - La comparaison avec le budget précédent (cf. colonne <<Pour mémoire>>) s'effectue par rapport à la colonne du budget - primitif ou ~~cumulé de l'exercice précédent (2)~~.

Si le présent budget est un budget supplémentaire, reporter le budget primitif et le cumul des décisions budgétaires du budget en cours.

(1) A compléter par <<du chapitre>> ou <<de l'article>>.

(2) Rayer la mention inutile.

III - VOTE DU BUDGET		III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT		A

Chap	Article	Libellé	Pour membre budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
		DÉPENSES DE L'EXERCICE (1)	5 002 665 310,01		-7 886 897,87	
014		ATTENUATIONS DE PRODUITS				
60		Achat et variation de stocks	554 150,00			
	60611	Energies électricité	170 000,00			
	60617	Eau et assainissement	12 000,00			
	60621	Combustibles	1 600,00			
	60622	Carburants	15 000,00			
	60628	Autres fournitures non stockées	15 000,00			
	6063	Fournitures d'entretien et de petit équipement	85 550,00			
	6064	Fournitures administratives	150 500,00			
	6068	Autres matières et fournitures	100 500,00			
	607	Achats de marchandises	4 000,00			
61		Services extérieurs	33 290 386,48			
	6132	Locations immobilières	4 111 050,00			
	6135	Locations mobilières	208 300,00			
	614	Charges locatives et de copropriété	489 726,00			
	61522	Bâtiments	119 000,00			
	61551	Matériel roulant	30 600,00			
	6156	Maintenance	1 581 340,48			
	616	Primes d'assurances	220 000,00			
	6171	Etudes générales	14 729 201,00			
	6173	Etudes de trafic	1 450 000,00			
	6174	Etudes et divers CPER	6 506 258,00			
	6175	Etudes hors CPER subventionnées	3 234 311,00			
	6181	Documentation générale et technique	190 600,00			
	6184	Versements à des organismes de formation	300 000,00			
	6185	Frais de colloques et séminaires	120 000,00			

III - VOTE DU BUDGET							III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT							A

Chap	Article	Libellé	Pour membre budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
62		Autres services extérieurs	12 855 295,24			
	6225	Indemnités au comptable et aux régisseurs	6 500,00			
	6226	Honoraires	145 000,00			
	6227	Frais d'actes et de contentieux	105 000,00			
	6228	Divers (honoraires)	150,00			
	6231	Annonces et insertions	2 045 000,00			
	6232	Fêtes et cérémonies	95 800,00			
	6233	Foires et expositions	100 000,00			
	6237	Publications	1 630 000,00			
	6238	Divers	180 000,00			
	6241	Transports de biens	84 000,00			
	6251	Voyages, déplacements et missions	70 500,00			
	6255	Frais de déménagement	4 000,00			
	6257	Réceptions	105 300,00			
	6261	Frais d'affranchissement	100 200,00			
	6262	Frais de télécommunications	230 000,00			
	627	Services bancaires et assimilés	350 000,00			
	6281	Concours divers (cotisations)	105 000,00			
	6286	Frais de nettoyage des locaux	200 000,00			
	6287	Remboursement de frais	638 000,00			
	6288	Autres	6 660 845,24			
63		Impôts, taxes et versements assimilés	64 215 863,00			
	6331	Versement de transport	325 017,00			
	6336	Cotisations au CNFPT et autres	223 146,00			
	63512	Taxes foncières	335 000,00			
	63513	Autres impôts locaux	17 500,00			
	63514	Impôts directs mat. roulant IFER	63 300 000,00			
	6354	Droits d'enregistrement et de timbre	200,00			
	6378	Taxes diverses	15 000,00			
64		Charges de personnel	21 723 453,00		-900 000,00	
	64111	Rémunération principale	4 010 160,00		-300 000,00	
	64112	NBI, supplément familial de traitement et indemnités de résidence	188 650,00			
	64118	Autres (indemnités, primes)	2 069 760,00		-150 000,00	
	64131	Rémunérations	6 079 920,00		-300 000,00	
	64132	Supplément familial de traitement	102 410,00			
	64138	Autres (indemnités, primes)	2 414 720,00			
	6451	Cotisations à l'URSSAF	3 147 760,00		-150 000,00	
	6453	Cotisations aux caisses de retraites	1 994 300,00			
	6456	Versement au FNC du supplément familial	71 148,00			
	64731	Versées directement	280 000,00			
	6475	Médecine du travail, pharmacie	30 000,00			
	6476	Restauration collective	458 575,00			
	6478	Autres charges sociales diverses	221 050,00			
	6484	Remboursement des agents mis à disposition	640 000,00			
	6488	Autres charges	15 000,00			

III - VOTE DU BUDGET						III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT						A

Chap	Article	Libellé	Pour membre budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
65		Autres charges de gestion courante	4 721 090 764,25		-45 750 000,00	
	651	Redev pour conces.brevets, licences, procédés, droits et valeurs similaires	256 000,00			
	654	Pertes sur créances irrécouvrables	10 000,00			
	6558	Autres contributions obligatoires	56 000,00			
	65621	PA QS	5 604 979,06		-600 000,00	
	65622	PA Sécurité	4 022 854,25			
	65623	PA Accès correspondance	2 309 663,37			
	65624	PA Information qualité de service	2 497 845,00			
	65625	PA Opérations complémentaires au CPER	1 248 080,57			
	656411	Frais de recouvrement	31 830 400,00			
	656412	Remboursement aux employeurs	14 300 000,00		-11 550 000,00	
	6564221	Conventions Personnel Mobilité Réduite	12 700 000,00			
	6564223	Conventions politique de la ville	503 942,00		-500 000,00	
	6564224	PDU (réseaux principaux, pôles, expérimentation)	223 000,00		500 000,00	
	65642252	Chèque - mobilité 30%	1 500 000,00			
	65642253	Chèque - mobilité gestion	280 000,00			
	65642262	Imagine'R Gestion bonus	2 400 000,00			
	6564227	Gestion tarification "solidarité transport"	5 800 000,00			
	6564228	Autres conventions	1 100 000,00		1 200 000,00	
	65642292	Bonus QS / Investissements	168 000,00			
	6564311	Contributions versées à la RATP HT	1 977 000 000,00		-26 000 000,00	
	6564321	Contributions versées à la SNCF HT	1 681 400 000,00		-12 000 000,00	
	65645	Compensations, pertes derecettes versées aux transporteurs privés (OPTILE)	661 000 000,00		-13 400 000,00	
	65646	Transports scolaires	102 700 000,00		16 600 000,00	
	65647	Services délégués (hors OPTILE)	2 220 000,00			
	65738	Autres organismes divers	250 000,00			
	65747	Subv. Creastif	210 000,00			
	65748	Subv. fonct. pers. dr. privé autres	500 000,00			
	6581	Redevances RFF sillons	209 000 000,00			
66		Charges financières	500 000,00		-250 000,00	
	661	Charges d'intérêts	500 000,00		-500 000,00	
	66112	ICNE			250 000,00	
022		DEPENSES IMPREVUES				
67		Charges exceptionnelles	500 000,00			
	6718	Autres charges exceptionnelles sur opérations de gestion	500 000,00			
68		Dotations aux amortissements et aux provisions	70 660 000,00		39 013 102,13	
	6811	Dotations aux amortissements des immobilisat. incorporelles et corporelles	58 460 000,00		1 013 102,13	
	6875	Dotations aux provisions pour risques et charges exceptionnelles	12 200 000,00		38 000 000,00	
71		PRODUCTION STOCKÉES(OU DESTOCKAGE)				
023		Virement à la section d'investissement	77 275 398,04			
	023	Virement à la section d'investissement	77 275 398,04			

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

(2) Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte financier)

III - VOTE DU BUDGET	III
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT	A

Chap	Article	Libellé	Pour membre budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICE (1)	5 002 665 310,01		-7 886 897,87	
013		ATTENUATIONS DES CHARGES				
74		Dotations, subventions et participations	1 458 532 702,00			
	747182	Transports scolaires	128 515 302,00			
	74721	Participations statutaires RIF	604 087 000,00			
	74722	Carte Imagine'R	52 272 000,00			
	74728	Autres subventions et participations	5 100 000,00			
	747283	Subvention CPER	9 000 000,00			
	747285	Subvention Région tarification sociale	79 161 000,00			
	747311	Participations statutaires département 75	359 846 400,00			
	747312	Participations statutaires département 92	91 679 100,00			
	747313	Participations statutaires département 93	44 418 200,00			
	747314	Participations statutaires département 94	35 653 000,00			
	747315	Participations statutaires département 78	18 833 300,00			
	747316	Participations statutaires département 91	11 607 900,00			
	747317	Participations statutaires département 95	10 778 800,00			
	747318	Participations statutaires département 77	7 580 700,00			
75		Autres produits de gestion courante	3 476 583 422,25		-12 600 000,00	
	751	Redevances pour concessions, brevets, licences, marques, procédés, dr. et valeur	500 000,00			
	752	Revenus des immeubles	1 200 000,00			
	7562	Produit des amendes	15 683 422,25		-600 000,00	
	75642	Versement de transport (produit courant)	3 250 200 000,00		-12 000 000,00	
	7581	Produits redev. Sillons RFF	209 000 000,00			
76		PRODUITS FINANCIERS				
77		Produits exceptionnels	56 000 000,00		4 713 102,13	
	7768	Neutralisation des amortissements	6 000 000,00		1 013 102,13	
	777	Quote-part des subventions d'investiss. transférées au compte de résultat	50 000 000,00			
	778	Autres produits exceptionnels			3 700 000,00	
78		Reprise sur amortissements et provisions	1 056 709,00			
	7875	Reprises sur provisions pour risques et charges exceptionnelles	1 056 709,00			
002		Résultat de fonctionnement reporté	10 492 476,76			
	002	Solde d'exécution de la section de fonctionnement reporté	10 492 476,76			

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

(2) Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte financier)

Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Total section (Col: 1+2+3)
Dépenses I	D002		4 994 778 412,14
Recettes II	R002	10 492 476,76	4 994 778 412,14

III - VOTE DU BUDGET	:III:
B - SECTION DE D'INVESTISSEMENT	:B:

VUE D'ENSEMBLE

Crup	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N:1 (2)	Proposition de la DM: 2	Vote du Syndicat
	DEPENSES (I):	543 291 191,85		1 013 102,13	
	<i>Dépenses d'équipement</i>	462 114 434,85			
20	Immobilisations incorporelles	4 517 896,87			
204	Subvention d'équipement versée	425 463 037,00		5 500 000,00	
21	Immobilisations corporelles	19 177 203,98		-1 500 000,00	
23	Immobilisations en cours	12 956 297,00		-4 000 000,00	
	<i>Dépenses des opérations financières</i>	18 000 000,00		1 013 102,13	
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
16	Emprunts et dettes assimilées				
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations	6 000 000,00		1 013 102,13	
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			
	Reprises sur :	63 176 757,00			
10	Dotations, fonds divers et réserves				
13	Subventions d'investissement	50 000 000,00			
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			
	RECETTES (II):	628 680 548,39		1 013 102,13	
	<i>Recettes d'équipement</i>	367 648 137,00			
13	Subventions d'investissement	188 870 000,00			
16	Emprunts et dettes assimilées	178 778 137,00			
	<i>Recettes des opérations financières</i>	273 032 411,39		1 013 102,13	
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
10	Dotations, fonds divers et réserves	100 120 256,35			
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles	12 000 000,00			
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations				
28	Amortissement des immobilisations	58 460 000,00		1 013 102,13	
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			
458	Services à comptabilité distincte	13 176 757,00			
021	Virement de la section de fonctionnement	77 275 398,04			

(1) Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte financier)

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Affectation c/f068 (col4)	Cumul section (Col:1+2+3+4)
Dépenses I	544 304 293,98	D001 97 389 356,54	2 430 899,91		641 693 650,52
Recettes II	541 873 394,17	R001		99 820 256,35	641 693 650,52

III - VOTE DU BUDGET						III
B - SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL PAR ARTICLES						B1

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap.	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
		DEPENSES (1):	36 651 397,85			
20		Immobilisations incorporelles	4 517 896,87			
	2053	Logiciels	4 517 896,87			
21		Immobilisations corporelles	19 177 203,98			
	2111	Terrains nus	2 861 019,12			
	2135	Installations générales, agencements, aménagements des constructions	25 100,00			
	2138	Autres constructions	7 291,64			
	2145	Constructions sur sols d'autrui Installations générales, agct, amngt	15 000 000,00			
	2181	Installations générales dont l'établissement n'est pas propriétaire	140 000,00			
	21811	instal, agenctis et amenagts div dt l'établ n'est pas prprio site chateaudun	754,68			
	21831	Matériel de bureau	17 000,00			
	21832	Matériel informatique	826 038,54			
	2184	Mobilier	300 000,00			
23		Immobilisations en cours	12 956 297,00			
	2314	Constructions sur sol d'autrui	12 956 297,00			

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

2) OPERATIONS FINANCIERES

Chap.	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
	DEPENSES (1):	80 956 297,00		1 013 102,13	
	Remboursement d'emprunts et dettes				
	Autres dépenses financières	18 000 000,00		1 013 102,13	
198	Neutralisation des amortissements	6 000 000,00		1 013 102,13	
2762	Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	12 000 000,00			
	Reprise sur:	50 000 000,00			
139	Subventions d'investissement transférées au compte de résultat	50 000 000,00			
	Charges à répartir:				
	Travaux en régie:	12 956 297,00			
2314	Constructions sur sol d'autrui	12 956 297,00			

(1) Détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

3) OPERATIONS D'ORDRE A L'INTERIEUR DE LA SECTION

Chap.	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
	DÉPENSES (1):				

III - VOTE DU BUDGET						III
B - SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL PAR ARTICLES						B2

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap.	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	367 648 137,00			
13		Subventions d'investissement	188 870 000,00			
	13118	Autres subvention de l'Etat et des établissements nationaux	39 000 000,00			
	1318	Subv perçue autres établissements	1 450 000,00			
	13228	Subv non transf. région autres	3 000 000,00			
	1332	Produits des amendes	145 420 000,00			
16		Emprunts et dettes assimilées	178 778 137,00			
	1641	Emprunts en euros	178 778 137,00			
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT				

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

N° (1)	Pour mémoire Réalisations cumulées au 1/1/N	Restes à réaliser	Recettes affectées à l'opération	Imputation de la recette (2)	BESOIN(-) OU EXCEDENT(+) de financement
....					
....					
....					

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap.	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	261 032 411,39		1 013 102,13	
	Ressources propres externes	100 120 256,35			
10222	F.C.T.V.A.	300 000,00			
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	99 820 256,35			
	Ressources propres internes	147 735 398,04		1 013 102,13	
021	Virement de la section de fonctionnement	77 275 398,04			
2762	Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	12 000 000,00			
281	Amortissements des immobilisations corporelles	58 460 000,00		1 013 102,13	

4) OPERATIONS D'ORDRE A L'INTERIEUR DE LA SECTION

Chap.	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la DM 2	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	12 000 000,00			
21		Immobilisations corporelles	12 000 000,00			
	2145	Constructions sur sols d'autrui Installations générales, agct, amngt	12 000 000,00			

**IV - ANNEXES
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS
CHARGES A REPARTIR**

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

Designation (localisation pour les immeubles)	Date d'acquisition	Valeur d'acquisition au 01/01/2012		Durée d'amortissement	Amortissements		Valeur nette comptable (a) - (b)	Amortissements de l'exercice 2012	
		(a)	(b)		au 01/01/2012 antérieurs (b)	2012			
204 Subv. d'équipements versées	2006 à 2011	1 132 380 711,15		5 à 30 ans	79 628 931,52	1 052 751 779,63		56 374 430,51	
2031 Frais d'études	2008 à 2011	9 495 455,40		1 ans	8 489 002,82	1 006 452,58		1 006 452,58	
2053 Concessions et droits	1997 à 2011	6 479 612,60		1 à 5 ans	4 098 427,77	2 381 184,83		1 452 877,39	
2058 Concessions et droits	2005 à 2011	96 922,11		1 à 5 ans	95 234,11	1 688,00		1 688,00	
2111 /2113 Terrains	1969 à 2011	3 749 947,42		-	-	3 749 947,42		-	
2131 Bâtiments publics	1969 à 2011	6 595 409,31		0 à 80 ans	1 510 001,54	5 085 407,77		77 598,00	
2135 Construction instal.générales	1983 à 2011	2 770 346,79		7 à 20 ans	1 599 561,07	1 170 785,72		140 483,93	
2138 Constructions	1969 à 2011	1 618 530,48		0 à 20 ans	16 111,52	1 602 418,96		25 965,00	
21538 Autres	2008 à 2009	57 683,08		10 ans	17 304,93	40 378,15		5 768,00	
2181 Installa. générales agencement	2008	1 423,72		10 ans	427,11	996,61		142,00	
21811 Installa. générales agencement	2009 à 2011	512 453,20		1 à 10 ans	110 634,05	401 819,15		61 409,29	
2182 Mat.de transport	1999 à 2011	56 679,09		5 ans	56 679,09	-		-	
21831 Matériel de bureau	1990 à 2011	95 962,82		5 à 12 ans	86 691,07	9 271,75		7 483,74	
21832 Matériel informatique	1998 à 2011	2 707 060,48		1 à 6 ans	2 464 884,17	242 176,31		175 234,01	
2184 Mobilier	1997 à 2011	1 256 646,42		1 à 10 ans	435 381,74	821 264,68		125 380,11	
2314 Immobilisations en cours	2011	212 877,23		-				-	
TOTAL		1 168 087 721,30			98 609 272,51	1 069 265 571,56		59 454 912,56	

PROVISIONS

Compte d'imputation	CONSTITUTION				Complément	REPRISE		SOLDE
	Date	Objet	Montant	date		- sans utilisation (1)	Montant	
6875 02/10/2008		Bricorama	479 650			07/12/2011	479 650	-
6875 02/10/2008		Peacock	532 059			07/11/2011	532 059	-
6875 27/05/2009		Contentieux SwissLife	1 000 000			07/10/2009	2 273 622,00	9 873 622,30
						07/12/2011	6 600 000,30	
6875 09/12/2009		Risque Geccina	45 000			07/12/2011	45 000	-
6875 01/06/2011		Risque retraites	83 400 000					83 400 000,00
6875 01/06/2011		Risque sillons grèves 2010 SNCF	5 300 000					5 300 000,00
6875 05/10/2011		Risque différents divers sur facture annuelle 2010 SNCF	12 830 000					12 830 000,00
6875 07/12/2011		Risque fiscal (Taxe/salaire) 2011 RATP	70 000 000					70 000 000,00
6875 06/06/2012		Risque différents divers sur facture annuelle 2011 SNCF	12 200 000					12 200 000,00
6875 13/12/2012		Risque fiscal (Taxe/salaire) 2012 RATP	38 000 000					38 000 000,00

TOTAL			223 786 709.00	8 873 622.30	1 056 709.00	231 603 622.30
-------	--	--	----------------	--------------	--------------	----------------

IV - ANNEXES

ENGAGEMENTS HORS BILAN

AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

B2.1 - SITUATION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

Référence programme	Intitulé AP	Montant des autorisations de programme				Montants des crédits de paiement				
		Rappel : AP votées y compris ajustements(*)	Proposition d'AP DM 2012	Cumul engagements juridiques de programme au 29/11/12	Total cumulés AP (4)=(1+2)	Crédits de paiement antérieurs(réalisations cumulées au 01/01/2012	Cumul CP ouverts	Propositions CP	Cumul CP ouverts de la DM 2012 (8)=(6)+(7)	CP réalisés de 2012 au 29 novembre 2012 (9)
		(1)	(2)	(3)	(4)=(1+2)	(5)	(6)	(7)	(8)=(6)+(7)	(9)
Dépenses		4 416 818 294,09	15 900 000,00	3 401 392 990,82	4 432 718 294,09	1 143 784 532,88	440 805 453,12	0,00	440 805 453,12	251 573 273,80
2 Infrastructures	1 Tangentielle Nord Intermodalité	16 300 000,00	0,00	1 000 000,00	16 300 000,00	0,00	1 000 000,00	0,00	1 000 000,00	0,00
2 Infrastructures	2 Ligne Orange GPE	20 000 000,00	0,00	2 267 425,94	20 000 000,00	0,00	2 800 000,00	0,00	2 800 000,00	1 196 117,71
2 Infrastructures	3 AP Etudes Infrastructures	10 208 261,00	0,00	9 722 742,77	10 208 261,00	9 453 254,30	0,00	0,00	0,00	0,00
2 Infrastructures	3 TSCP Massy Saclay	60 000 000,00	0,00	2 454 848,66	60 000 000,00	0,00	3 300 000,00	-1 500 000,00	1 800 000,00	1 042 242,30
2 Infrastructures	4 TTME	14 000 000,00	0,00	7 753 394,34	14 000 000,00	1 149 383,28	0,00	0,00	0,00	0,00
2 Infrastructures	5 RER B Quais Signalisation	250 000 000,00	0,00	7 962 148,25	250 000 000,00	0,00	3 000 000,00	-1 500 000,00	1 500 000,00	666 360,98
2 Infrastructures	6 L 13 Façades de quai	100 398 000,00	0,00	100 398 000,00	100 398 000,00	69 119 890,01	17 390 400,00	0,00	5 057 758,07	5 057 757,89
2 Infrastructures	7 RER B Mitry Claye	19 450 000,00	0,00	17 950 000,00	19 450 000,00	12 070 099,83	6 406 000,00	0,00	6 406 000,00	4 943 299,51
3 Matériel roulant ferré	1 Antenneurs ZSN	34 630 000,00	0,00	31 630 000,00	34 630 000,00	24 872 915,68	5 090 724,00	0,00	5 090 724,00	154 059,23
3 Matériel roulant ferré	1 MPO5 L14 Extension Mairie de Saint Ouen	19 450 000,00	0,00	10 450 000,00	19 450 000,00	2 317 443,61	9 225 000,00	0,00	9 225 000,00	3 071 353,55
3 Matériel roulant ferré	2 MFO1 Ligne 9	153 500 000,00	0,00	153 500 000,00	153 500 000,00	0,00	14 000 000,00	0,00	14 000 000,00	0,00
3 Matériel roulant ferré	2 MR TLN	184 300 000,00	0,00	184 300 000,00	184 300 000,00	16 525 600,00	9 400 000,00	0,00	9 400 000,00	4 994 510,50
3 Matériel roulant ferré	8 Francilien	99 800 000,00	0,00	0,00	99 800 000,00	0,00	10 300 000,00	0,00	10 300 000,00	0,00
3 Matériel roulant ferré	9 M09	1 047 000 000,00	0,00	1 047 000 000,00	1 047 000 000,00	440 539 904,72	82 000 000,00	12 332 641,93	94 332 641,93	54 886 062,86
3 Matériel roulant ferré	10 M179	727 060 000,00	0,00	727 060 000,00	727 060 000,00	212 791 309,94	90 000 000,00	4 000 000,00	94 000 000,00	47 370 000,00
3 Matériel roulant ferré	11 MPO5	165 890 000,00	0,00	165 793 000,00	165 890 000,00	61 638 689,30	20 000 000,00	1 500 000,00	21 500 000,00	14 082 907,26
3 Matériel roulant ferré	12 ZPN	26 430 000,00	0,00	26 430 000,00	26 430 000,00	5 715 365,72	7 400 000,00	0,00	7 400 000,00	3 600 289,50
4 Matériel roulant bus	1 Matériel Roulant bus RATP	51 371 000,00	0,00	51 371 000,00	51 371 000,00	7 791 086,45	7 400 000,00	0,00	7 400 000,00	3 747 582,37
4 Matériel roulant bus	14 Matériel roulant bus	61 400 000,00	0,00	52 697 047,50	61 400 000,00	379 928,00	41 000 000,00	0,00	41 000 000,00	20 119 047,50
5 Investissements qualité de service	1 Investissement Billetique-Vente	256 295 926,56	0,00	89 775 028,11	256 295 926,56	58 295 655,13	34 310 913,00	0,00	34 310 913,00	27 316 744,85
5 Investissements qualité de service	15 Accès correspondance	16 500 000,00	0,00	900 000,00	16 500 000,00	0,00	5 100 000,00	0,00	5 100 000,00	140 838,75
5 Investissements qualité de service	16 Accessibilité PMR et SDA	170 086 409,95	0,00	112 104 598,91	170 086 409,95	51 064 327,59	10 000 000,00	0,00	10 000 000,00	15 081 128,75
5 Investissements qualité de service	17 Information Voyageur	465 419 445,95	0,00	369 487 183,98	465 419 445,95	60 731 234,46	13 000 000,00	0,00	13 000 000,00	15 106 115,08
5 Investissements qualité de service	18 Optimisation des Infrastructures	128 088 367,09	15 900 000,00	70 871 686,79	143 988 367,09	34 079 981,80	15 000 000,00	0,00	15 000 000,00	6 253 135,31
5 Investissements qualité de service	19 Plan Impact	177 000 477,16	0,00	110 652 513,97	177 000 477,16	44 742 476,67	6 500 000,00	0,00	6 500 000,00	13 108 172,63
5 Investissements qualité de service	20 Sécurité	60 031 000,00	0,00	3 031 000,00	60 031 000,00	0,00	2 000 000,00	0,00	2 000 000,00	560 508,30
5 Investissements qualité de service	22 Vaires	81 128 891,78	0,00	43 750 857,00	81 128 891,78	29 664 712,24	15 740 000,00	0,00	15 740 000,00	8 214 298,69
5 Investissements qualité de service		1 080 514,60	0,00	1 080 514,60	1 080 514,60	801 184,15	25 100,00	0,00	25 100,00	0,00

* AP caduque, conformément au Règlement Budgétaire et Financier du STIF

IV - ANNEXES

ENGAGEMENTS HORS BILAN

AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

B2.2 - SITUATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

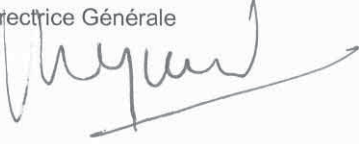
Référence programme	Intitulé AE	Montant des autorisations d'engagement				Montants des crédits de paiement					Restes à financer (au delà de 2012) sur AE
		Rappel : AE votées y compris ajustements(*)	Proposition d'AE DM 2012	Cumul engagements juridiques de programme au 29/11/12	Total cumulés AE (4)=(1+2)	Cumul CP ouverts au 29/11/2012	Cumul CP ouverts de la DM 2012	Propositions CP (7)	Cumul CP ouverts (8)=(6)+(7)	CP réalisés de 2012 au 29 novembre 2012	
Dépenses		189 543 957,46		110 160 700,43	189 543 957,46	26 142 770,00	500 000,00	26 642 770,00	17 090 358,80	99 277 906,72	
1 Etudes générales		86 231 533,56		60 665 585,32	86 231 533,56	12 973 506,00		12 973 506,00	6 885 651,71	35 785 560,91	
2 Infrastructures		97 067 937,26		46 848 955,59	97 067 937,26	12 946 264,00		12 946 264,00	9 591 613,88	60 206 624,10	
5 Investissements qualité de service		6 244 486,64		2 646 159,52	6 244 486,64	223 000,00		223 000,00	613 093,21	3 285 721,71	
Recettes											

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par la Directrice Générale

A Paris le 13 décembre 2012

La Directrice Générale



Nombre d'administrateurs présents : 27
Nombre de suffrages exprimés : 27 (1)
VOTES / Pour : 24 Abstentions 3
Contre

Délibéré par le Conseil réuni en séances

Date de convocation :
A PARIS le 30 Novembre 2012

Les membres du syndicat :

Le Président du Conseil du STIF

Jean-Paul HUCHON



Transmis au Préfet le 17/12/2012

(1) en application des textes du STIF, les votes sont comptabilisés par rapport aux administrateurs présents ou représentés prenant part au vote.



Délibération n°2012/353
Séance du 13 décembre 2012

BUDGET PRIMITIF 2013

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20 et L.3111-14 à L.3111-16 ;
- 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** l'arrêté du 27 décembre 2005 relatif aux règles budgétaires et comptables applicables au STIF (INTB0500872A) ;
- VU** les délibérations n° 2006/0253 et 2011/0886 du Conseil du STIF approuvant le règlement budgétaire et financier du STIF ;
- VU** le rapport n° 2012/353 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

CONSIDERANT En application de l'article 6-13° du décret statutaire du 10 juin 2005, « ne peuvent pas être déléguées et doivent faire l'objet de décisions du conseil l'approbation des emprunts d'un montant supérieur à un seuil qu'il fixe ».

Il convient de fixer le seuil correspondant ainsi que de déterminer les conditions de réalisation des opérations financières utiles à la gestion des emprunts et de passer à cet effet les actes nécessaires.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le budget primitif du syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'exercice 2013 est adopté ;

ARTICLE 2 : le montant annuel plafond de l'emprunt pour l'année 2013, en application de l'article 6-13° susvisé, est fixé à 329,1 millions d'euros ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée, dans les conditions définies ci-après, à réaliser les opérations financières utiles à la gestion des emprunts et à passer à cet effet les actes nécessaires, notamment :

1. procéder à la réalisation des emprunts sous forme bancaire ou obligataire, en euro ou en toute autre devise, destinés au financement des investissements prévus par le budget 2013, dans la limite des montants inscrits au budget. Les montants inscrits au budget s'entendent comme ceux du budget principal et des décisions modificatives intervenants en cours d'exercice.

Dans le cadre de la politique de gestion de la dette engagée par le STIF qui vise à faire face efficacement à l'évolution des conditions de marché, autrement dit à :

- ⇒ maîtriser le risque de taux inhérent à la volatilité des marchés,
- ⇒ diminuer la charge d'intérêts.

Ces emprunts pourront comporter une ou plusieurs des caractéristiques ci-après :

- la faculté de passer du taux variable au taux fixe ou du taux fixe au taux variable,
 - la faculté de modifier une ou plusieurs fois l'index relatif au calcul du ou des taux d'intérêt,
 - la possibilité de recourir à des opérations particulières, comme des emprunts en devises,
 - la faculté de procéder à des tirages échelonnés dans le temps avec faculté de remboursement anticipé et/ou de consolidation,
 - la possibilité d'allonger la durée du prêt,
 - la possibilité de procéder à un différé d'amortissement,
 - la faculté de modifier la périodicité et le profil de remboursement ;
2. procéder à toutes les opérations susvisées liées à la gestion des emprunts existants ou mobilisés en cours d'année 2013 ;
 3. procéder aux renégociations, aux remboursements anticipés de prêts en cours avec ou sans pénalités et contracter éventuellement tout contrat de prêt nécessaires au refinancement des capitaux restant dus et, le cas échéant, les pénalités ;
 4. procéder à des opérations de couvertures de risques de taux, en complément des conventions d'emprunts déjà signées et à résilier ou à modifier, avec ou sans indemnités, les contrats déjà conclus ou à conclure, en fonction de la fluctuation des taux d'intérêt.

Ces opérations visent notamment à :

- neutraliser un risque de taux inhérent à la volatilité des marchés,
- diminuer la charge d'intérêts des emprunts à taux fixe élevé assortis d'une indemnité actuarielle,
- diversifier la nature des indexations en fonction de l'évolution des marchés.

4.1. Ces opérations comprennent notamment la conclusion de contrats :

- d'échange de taux d'intérêt ou SWAP modifiant ainsi l'exposition du ou des prêts visés,
- de garantie d'un taux plafond (CAP), d'un taux plancher (FLOOR), d'un taux plafond et d'un taux plancher (COLLAR ou TUNNEL),
- de garantie d'un taux futur : accord de taux futur (FRA) pour une échéance exposée.

4.2. Les index de références pourront être :

- Le taux fixe
- Les références monétaires de la zone euro : Euribor EONIA et ses déclinaisons françaises (TAM TAG T4M)
- Les références du marché obligataire : TME, TMO, TEC
- Les références du marché de swap : CMS (constant maturity swap)

4.3. Les opérations susvisées sont autorisées dans la limite d'un plafond fixé à 15% de l'encours.

- 4.4. La durée des contrats de couverture ne pourra excéder la durée du sous-jacent.
- 4.5. Le montant maximal des primes et commissions ne pourra excéder 1,00% de l'encours visé par l'opération pour les primes et 0,10% HT annuel du montant de l'opération envisagée pour les commissions, pendant la durée de celle-ci.
- 4.6. Les opérations de couverture déjà réalisées pourront faire l'objet d'annulation. Dans ce cas, une soulte de débouclage, calculée en fonction du niveau du marché au moment de l'opération de débouclage, assimilable à une indemnité actuarielle, pourra être perçue ou versée par la collectivité.
- 4.7. La directrice générale est autorisée
- à lancer les consultations auprès des établissements de crédit,
 - à passer les ordres auprès du ou des établissements sélectionnés,
 - à signer les contrats de couverture ou de retournement, au nom et pour le compte du Syndicat de transport
 - à régler les primes dues au titre des opérations et les commissions dues aux banques ou établissement contrepartie.

Article 4 : la directrice générale est autorisée à :

1. procéder à la réalisation des lignes de trésorerie sur la base d'un montant maximum autorisé par le conseil arrêté à 300 millions d'euros pour l'année 2013 ;
2. procéder à toutes les opérations liées à la gestion de ces lignes de trésorerie ;

Article 5 : Le conseil du syndicat sera tenu informé de toutes les opérations effectuées dans le cadre des articles 3 et 4.

1. Un rapport sera présenté annuellement au Conseil, décrivant la réalisation des opérations, et faisant ressortir leurs principales caractéristiques
2. Concernant les opérations de couverture des risques de taux, une annexe sera jointe au compte administratif ainsi qu'au budget primitif de chaque exercice suivant la date de conclusion du ou des contrats. Elle regroupera les caractéristiques de chaque contrat, le montant des éléments de dette couverts, le montant maximum autorisé de la dette susceptible d'être couverte et le montant autorisé par la collectivité pour l'année considérée, enfin le coût effectif des lignes de trésorerie et des instruments de couverture associés comparé.

ARTICLE 6 : La décision de réaliser une opération financière avec un établissement sera désormais appréciée en tenant compte de la situation de cet établissement au regard des Etats et territoires non coopératifs telle que définie par arrêté ministériel chaque année au 1er janvier, en application du deuxième alinéa du paragraphe 1 de l'article 238-0 A du Code Général des Impôts, ainsi que les procédures et outils que l'établissement a pu mettre en place afin de lutter contre le blanchiment, la corruption et la fraude fiscale.

ARTICLE 7 : La directrice générale est autorisée à signer toutes les conventions permettant au STIF de percevoir des recettes.

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON

REPUBLIQUE FRANCAISE

	Désignation de l'établissement public STIF.....
---	--

POSTE COMPTABLE DE :

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'Ile-De-France

BUDGET PRIMITIF 2013

EXERCICE 2013

I - INFORMATIONS GENERALES

LISTE DES COLLECTIVITES MEMBRES

Région Ile de France
Ville de Paris
Département des Hauts de Seine
Département de Seine Saint Denis
Département du Val de Marne
Département des Yvelines
Département de l'Essonne
Département du Val d'Oise
Département de Seine et Marne

PRÉFECTURE DE LA RÉGION
D'ILE-DE-FRANCE
PRÉFECTURE DE PARIS
17 DEC. 2012
Bureau du contrôle de légalité
et du contentieux

Sommaire

p.1	I	Informations générales		
p.3/5	II	Présentation générale du budget - Balance générale du budget		
p.6/10	III.A.	Vote du budget - Section de fonctionnement		
p.11	III.B.	Section d'investissement - Vue d'ensemble		
p.12	III.B.1	Section d'investissement - Détail par articles		
		1. Dépenses d'équipement non individualisées		
		2. Opérations votées		
		3. Opérations financières		
		4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
p.13	III.B.2	Section d'investissement - Détail par articles		
		1. Recettes d'équipement non affectées à une opération		
		2. Recettes affectées aux opérations		
		3. Opérations financières		
		4. Opérations d'ordre à l'intérieur de la section		
ANNEXES			Joint	Sans objet
p.		Annexes - Etat de la dette - Détail		X
p.		Annexes - Etat des engagements donnés et reçus		X
p.14		Annexes - Amortissements et provisions - Charges à répartir	X	
p.15		Annexes - Subventions de fonctionnement versées	X	
p.16/17		Annexes - Etat du personnel - Méthodes utilisées	X	
p.18/19		Annexes - Etat du suivi des autorisations de programme et des autorisations d'engagement - Etat des recettes grevées d'une affectation spéciale	X	
p.20		Annexes - Détail des opérations pour comptes de tiers	X	
p.21		Annexes - Arrêté et signatures	X	

⋮⋮⋮ Dans toute la maquette, les cellules grisées ne doivent pas être remplies.

Les italiques identifient les opérations d'ordre qui ne se traduisent, ni par un encaissement, ni par un décaissement effectifs.

II - PRESENTATION GENERALE - BALANCE GENERALE DU BUDGET

1 - Dépenses

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser	Cumul section (Col:1+2+3)
Fonctionnement	A1 5 154 447 276,00	D002		5 154 447 276,00
Investissement	B1 724 500 000,00	D001		724 500 000,00

2 - Recettes

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Affectation (col3)	Restes à réaliser (col4)	Cumul section (Col:1+2+3+4)
Fonctionnement	A2 5 154 447 276,00	R002			5 154 447 276,00
Investissement	B2 724 500 000,00	R001	R1068		724 500 000,00

II - PRESENTATION GENERALE : BALANCE GENERALE DU BUDGET

1 - DEPENSES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre(2)	TOTAL
Dépenses de fonctionnement - Total:		5 031 247 276,00	123 200 000,00	A1 5 154 447 276,00
60	Achat et variation de stocks	492 150,00		492 150,00
61	Services extérieurs	33 979 182,00		33 979 182,00
62	Autres services extérieurs	12 194 659,00		12 194 659,00
63	Impôts, taxes et versements assimilés	63 353 200,00		63 353 200,00
64	Charges de personnel	22 244 050,00		22 244 050,00
65	Autres charges de gestion courante	4 893 484 035,00		4 893 484 035,00
66	Charges financières	5 500 000,00		5 500 000,00
67	Charges exceptionnelles			
68	Dotations aux amortissements et aux provisions		85 000 000,00	85 000 000,00
71	Production stockée (ou de stockage)			
023	Virement à la section d'investissement		38 200 000,00	38 200 000,00
002	Resultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre(2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
Dépenses d'investissement - Total		645 500 000,00	79 000 000,00		B1 724 500 000,00
10	Dotation, fonds divers et réserves				
13	Subventions d'investissement		55 000 000,00		55 000 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées	3 800 000,00			3 800 000,00
20	Immobilisations incorporelles	3 779 800,00			3 779 800,00
204	Subvention d'équipement versée	556 364 930,00			556 364 930,00
21	Immobilisations corporelles	21 024 670,00			21 024 670,00
23	Immobilisations en cours	36 930 600,00			36 930 600,00
26	Participations et créances rattachées à des participations				
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			12 000 000,00
458	Services à comptabilité distincte	11 600 000,00			11 600 000,00
Dépenses D'ordre(2)			24 000 000,00		24 000 000,00
22	<i>Immobilisations reçues en affectation</i>				
24	<i>Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition</i>				
19	<i>Différences sur réalisation d'immobilisations</i>		24 000 000,00		24 000 000,00
15	<i>Provisions pour risques et charges</i>				
29	<i>Provision pour dépréciation des immobilisations</i>				
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				

(1) Y compris les opérations mixtes de variation des stocks et les opérations relatives aux rattachements.

(2) Voir détail p.12-13 Opérations financières. Les dépenses sont égales aux recettes.

II - PRESENTATION GENERALE - BALANCE GENERALE DU BUDGET

2 - RECETTES de l'exercice

Chap	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles(1)	Opérations d'ordre(2)	TOTAL
	Recettes de fonctionnement - Total	5 075 447 276,00	79 000 000,00	A2 5 154 447 276,00
70	Ventes de produits fabriqués, marchandises et prestations de services			
71	Production stockée (ou de stockage)			
72	Travaux en régie			
73	Taxes			
74	Dotations, subventions et participations	1 500 833 906,00		1 500 833 906,00
75	Autres produits de gestion courante	3 574 613 370,00		3 574 613 370,00
76	Produits financiers			
77	Produits exceptionnels		79 000 000,00	79 000 000,00
78	Reprise sur amortissements et provisions			
79	Transferts de charges			
002	Resultat de fonctionnement reporté			

Chap	INVESTISSEMENT	Opérations réelles	Opérations d'ordre(2)		TOTAL
			de section à section	à l'intérieur de la section	
	Recettes d'investissement - Total	589 300 000,00	123 200 000,00	12 000 000,00	B2 724 500 000,00
10	Dotation, fonds divers et réserves	300 000,00			300 000,00
13	Subventions d'investissement	236 300 000,00			236 300 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées	329 100 000,00			329 100 000,00
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00			12 000 000,00
458	Services à comptabilité distincte	11 600 000,00			11 600 000,00
	Recettes D'ordre(2)		123 200 000,00	12 000 000,00	135 200 000,00
22	<i>Immobilisations reçues en affectation</i>				
24	<i>Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition</i>				
20	<i>Immobilisations incorporelles</i>				
21	<i>Immobilisations corporelles</i>			12 000 000,00	12 000 000,00
23	<i>Immobilisations en cours</i>				
26	<i>Participations et créances rattachées à des participations</i>				
19	<i>Différences sur réalisation d'immobilisations</i>				
28	<i>Amortissement des immobilisations</i>		85 000 000,00		85 000 000,00
15	<i>Provisions pour risques et charges</i>				
29	<i>Provision pour dépréciation des immobilisations</i>				
021	<i>Virement de la section de fonctionnement</i>		38 200 000,00		38 200 000,00
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés				
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté				

I - Le conseil du syndicat a voté le présent budget :

- au niveau(1) du chapitre pour la section de fonctionnement.
 - au niveau(1) du chapitre pour la section d'investissement.
- avec les opérations listées en page 40
- ~~avec~~ (sans) vote formel sur chacun des chapitres (2).

La liste des articles spécialisés sur lesquels la directrice générale ne peut procéder à des virements d'article à article est prévue à l'article 2 Titre III du règlement budgétaire et financier du STIF

La comparaison s'effectue par rapport au budget : - primitif (2)

- cumulé (2) de l'exercice précédent

II - En l'absence de mention au paragraphe I ci-dessus, le budget est réputé voté par chapitre, et, en section d'investissement, sans chapitre d'opérations.

III - La comparaison avec le budget précédent (cf. colonne <<Pour mémoire>>) s'effectue par rapport à la colonne du budget - primitif ou cumulé de l'exercice précédent (2).

Si le présent budget est un budget supplémentaire, reporter le budget primitif et le cumul des décisions budgétaires du budget en cours.

(1) A compléter par <<du chapitre>> ou <<de l'article>>.

(2) Rayer la mention inutile.

III - VOTE DU BUDGET	lit
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT	A

Chap.	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Direction	Vote du Syndicat
		DEPENSES DE L'EXERCICE (1)	5 015 589 411,00		5 154 447 276,00	
014		ATTENUATIONS DE PRODUITS				
60		Achat et variation de stocks	554 150,00		492 150,00	
	60611	Energies électricité	170 000,00		180 000,00	
	60617	Eau et assainissement	12 000,00		10 000,00	
	60621	Combustibles	1 600,00		1 600,00	
	60622	Carburants	15 000,00		15 000,00	
	60628	Autres fournitures non stockées	15 000,00		15 000,00	
	6063	Fournitures d'entretien et de petit équipement	85 550,00		60 550,00	
	6064	Fournitures administratives	150 500,00		150 500,00	
	6068	Autres matières et fournitures	100 500,00		55 500,00	
	607	Achats de marchandises	4 000,00		4 000,00	
61		Services extérieurs	30 182 946,00		33 979 182,00	
	6132	Locations immobilières	4 111 050,00		4 909 367,00	
	6135	Locations mobilières	242 200,00		261 300,00	
	614	Charges locatives et de copropriété	489 726,00		560 000,00	
	61522	Bâtiments	119 000,00		20 000,00	
	61551	Matériel roulant	30 600,00		25 600,00	
	6156	Maintenance	1 440 000,00		1 554 200,00	
	616	Primes d'assurances	220 000,00		200 000,00	
	6171	Etudes générales	11 254 000,00		15 582 459,00	
	6173	Etudes de trafic	1 450 000,00			
	6174	Etudes et divers CPER	6 484 070,00		5 976 156,00	
	6175	Etudes hors CPER subventionnées	3 731 700,00		4 189 500,00	
	6181	Documentation générale et technique	190 600,00		180 600,00	
	6184	Versements à des organismes de formation	300 000,00		300 000,00	
	6185	Frais de colloques et séminaires	120 000,00		120 000,00	
	6188	Autres frais divers			100 000,00	

III - VOTE DU BUDGET	lit
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT	A

Chap.	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Direction	Vote du Syndicat
62		Autres services extérieurs	12 369 750,00		12 194 659,00	
	6225	Indemnités au comptable et aux régisseurs	6 500,00		6 000,00	
	6226	Honoraires	100 000,00		130 000,00	
	6227	Frais d'actes et de contentieux	90 000,00		200 000,00	
	6228	Divers (honoraires)	150,00		150,00	
	6231	Annonces et insertions	2 025 000,00		2 030 000,00	
	6232	Fêtes et cérémonies	120 800,00		50 800,00	
	6233	Foires et expositions	100 000,00		100 000,00	
	6237	Publications	1 630 000,00		1 710 000,00	
	6238	Divers	180 000,00		180 000,00	
	6241	Transports de biens	84 000,00		60 000,00	
	6251	Voyages, déplacements et missions	70 500,00		70 500,00	
	6255	Frais de déménagement	4 000,00		4 000,00	
	6257	Réceptions	60 300,00		50 300,00	
	6261	Frais d'affranchissement	100 200,00		100 200,00	
	6262	Frais de télécommunications	230 000,00		347 690,00	
	627	Services bancaires et assimilés	350 000,00		50 000,00	
	6281	Concours divers (cotisations)	100 000,00		100 000,00	
	6286	Frais de nettoyage des locaux	200 000,00		230 000,00	
	6287	Remboursement de frais	638 000,00		640 000,00	
	6288	Autres	6 280 300,00		6 135 019,00	
63		Impôts, taxes et versements assimilés	62 976 200,00		63 353 200,00	
	6331	Versement de transport	301 500,00		350 000,00	
	6336	Cotisations au CNFPT et autres	207 000,00		224 000,00	
	63512	Taxes foncières	335 000,00		335 000,00	
	63513	Autres impôts locaux	17 500,00		17 500,00	
	63514	Impôts directs mat. roulant IFER	62 100 000,00		62 400 000,00	
	6354	Droits d'enregistrement et de timbre	200,00		200,00	
	6378	Taxes diverses	15 000,00		26 500,00	
64		Chargés de personnel	20 237 050,00		22 244 050,00	
	64111	Rémunération principale	3 720 000,00		3 240 000,00	
	64112	NBI, supplément familial de traitement et indemnités de résidence	175 000,00		218 000,00	
	64118	Autres (indemnités, primes)	1 920 000,00		2 200 000,00	
	64131	Rémunérations	5 640 000,00		6 460 000,00	
	64132	Supplément familial de traitement	95 000,00		93 000,00	
	64138	Autres (indemnités, primes)	2 240 000,00		2 800 000,00	
	6451	Cotisations à l'URSSAF	2 920 000,00		3 290 000,00	
	6453	Cotisations aux caisses de retraites	1 850 000,00		2 170 000,00	
	6456	Versement au FNC du supplément familial	66 000,00		50 000,00	
	6458	Cotisations aux autres organismes sociaux			37 000,00	
	64731	Versées directement	280 000,00		280 000,00	
	6475	Médecine du travail, pharmacie	30 000,00		30 000,00	
	6476	Restauration collective	425 000,00		470 000,00	
	6478	Autres charges sociales diverses	221 050,00		221 050,00	
	6484	Remboursement des agents mis à disposition	640 000,00		670 000,00	
	6488	Autres charges	15 000,00		15 000,00	

III - VOTE DU BUDGET	lit
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT	A

Chap.	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Direction	Vote du Syndicat
65		Autres charges de gestion courante	4 813 987 342,00		4 893 484 035,00	
	651	Redev pour conces.brevets, licences, procédés, droits et valeurs similaires	236 000,00		252 900,00	
	654	Pertes sur créances irrécouvrables	10 000,00		10 000,00	
	6558	Autres contributions obligatoires	56 000,00		86 000,00	
	65621	Produit des Amendes Qualité de Service	9 930 000,00		5 000 000,00	
	65622	Produit des Amendes Sécurité	4 700 000,00			
	65623	Produit des Amendes Accès correspondance	3 100 000,00			
	65624	Produit des Amendes Information qualité de service	4 000 000,00			
	65625	Produit des Amendes - Opérations complémentaires au CPER	5 340 000,00			
	656411	Frais de recouvrement	31 830 400,00		32 740 000,00	
	656412	Remboursement aux employeurs	14 300 000,00		14 300 000,00	
	6564221	Conventions Personnel Mobilité Réduite	12 700 000,00		11 934 000,00	
	6564223	Conventions politique de la ville	2 403 942,00			
	6564224	PDU (réseaux principaux,pôles, expérimentation)	223 000,00		91 400,00	
	65642252	Chèque - mobilité 30%	1 500 000,00		1 200 000,00	
	65642253	Chèque - mobilité gestion	280 000,00		280 000,00	
	65642262	Imagine'R Gestion bonus	2 100 000,00			
	6564227	Gestion tarification "solidarité transport"	5 800 000,00		4 800 000,00	
	6564228	Autres conventions	1 100 000,00		1 000 000,00	
	65642292	Bonus QS / Investissements	168 000,00		256 600,00	
	6564311	Contributions versées à la RATP HT	2 059 000 000,00		2 051 200 000,00	
	6564321	Contributions versées à la SNCF HT	1 712 000 000,00		1 820 000 000,00	
	65645	Compensations, pertes de recettes versées aux transporteurs privés (OPTILE)	639 000 000,00		605 500 000,00	
	65646	Transports scolaires	92 000 000,00			
	656461	Subventions allouées au titre des circuits spéciaux			36 323 000,00	
	6564621	Contributions versées aux transporteurs privés (taxis, ambulances, VSL)			84 016 765,00	
	656468	Transports Scolaires Boursiers Imagine'R			2 300 000,00	
	65647	Services délégués (hors OPTILE)	2 200 000,00		2 800 000,00	
	65738	Autres organismes divers	300 000,00		250 000,00	
	65747	Subv. Creastif	210 000,00		230 000,00	
	65748	Subv. fonct. pers. dr. privé autres	500 000,00		1 600 000,00	
	6581	Redevances RFF sillons	209 000 000,00		217 313 370,00	
66		Charges financières	500 000,00		5 500 000,00	
	661	Charges d'intérêts	500 000,00		5 500 000,00	
022		DEPENSES IMPREVUES				
67		Charges exceptionnelles				
68		Dotation aux amortissements et aux provisions	58 460 000,00		85 000 000,00	
	6811	Dotations aux amortissements des immobilisat. incorporelles et corporelles	58 460 000,00		85 000 000,00	
71		PRODUCTION STOCKEES(OU DESTOCKAGE)				
023		Virement à la section d'investissement	16 321 973,00		38 200 000,00	
	023	Virement à la section d'investissement	16 321 973,00		38 200 000,00	

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

(2) Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte financier)

III - VOTE DU BUDGET	lit
A - SECTION DE FONCTIONNEMENT	A

Chap.	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Direction	Vote du Syndicat
		RECETTES DE L'EXERCICE (1)	5 015 589 411,00		5 154 447 276,00	
003		ATTENUATIONS DES CHARGES				
74		Dotations, subventions et participations	1 458 532 702,00		1 500 833 906,00	
	747182	Transports scolaires	128 515 302,00		128 515 302,00	
	74721	Participations statutaires Région Ile de France	604 087 000,00		615 564 653,00	
	74722	Carte Imagine'R	52 272 000,00		53 840 000,00	
	74728	Autres subventions et participations	5 100 000,00		5 253 000,00	
	747283	Subvention CPER	9 000 000,00		22 000 000,00	
	747284	Subvention Transition			2 700 000,00	
	747285	Subvention Région tarification sociale	79 161 000,00		81 536 000,00	
	747311	Participations statutaires département 75	359 846 400,00		366 683 482,00	
	747312	Participations statutaires département 92	91 679 100,00		93 421 003,00	
	747313	Participations statutaires département 93	44 418 200,00		45 262 146,00	
	747314	Participations statutaires département 94	35 653 000,00		36 330 407,00	
	747315	Participations statutaires département 78	18 833 300,00		19 191 133,00	
	747316	Participations statutaires département 91	11 607 900,00		11 828 450,00	
	747317	Participations statutaires département 95	10 778 800,00		10 983 597,00	
	747318	Participations statutaires département 77	7 580 700,00		7 724 733,00	
75		Autres produits de gestion courante	3 500 000 000,00		3 574 613 370,00	
	751	Redevances pour concessions, brevets, licences, marques, procédés, dr. et valeur	500 000,00		700 000,00	
	752	Revenus des immeubles	1 200 000,00		1 600 000,00	
	7562	Produit des amendes	27 100 000,00		5 000 000,00	
	75642	Versement de transport (produit courant)	3 262 200 000,00		3 350 000 000,00	
	7581	Produits redev. Sillons RFF	209 000 000,00		217 313 370,00	
76		Produits financiers				
77		Produits exceptionnels	56 000 000,00		79 000 000,00	
	7768	Neutralisation des amortissements	6 000 000,00		24 000 000,00	
	777	Quote-part des subventions d'investiss. transférées au compte de résultat	50 000 000,00		55 000 000,00	
78		Reprise sur amortissements et provisions	1 056 709,00			
	7875	Reprises sur provisions pour risques et charges exceptionnelles	1 056 709,00			
002		Résultat de fonctionnement reporté				

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

(2) Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte financier)

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Cumul section (Col 1+2+3)
Dépenses I	5 154 447 276,00	D002		5 154 447 276,00
Recettes II	5 154 447 276,00	R002		5 154 447 276,00

III : VOTE DU BUDGET	III
B : SECTION DE D'INVESTISSEMENT	B

VUE D'ENSEMBLE

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice- Général(e)	Vote du Syndicat
	DÉPENSES (I)	464 270 110,00		724 500 000,00	
	<i>Dépenses d'équipement</i>	<i>396 270 110,00</i>		<i>618 100 000,00</i>	
20	Immobilisations incorporelles	2 770 000,00		3 779 800,00	
204	Subvention d'équipement versée	359 163 037,00		556 364 930,00	
21	Immobilisations corporelles	18 795 100,00		21 024 670,00	
23	Immobilisations en cours	15 541 973,00		36 930 600,00	
	<i>Dépenses des opérations financières</i>	<i>18 000 000,00</i>		<i>39 800 000,00</i>	
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
16	Emprunts et dettes assimilées			3 800 000,00	
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations	6 000 000,00		24 000 000,00	
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00		12 000 000,00	
	<i>Reprises sur :</i>	<i>50 000 000,00</i>		<i>66 600 000,00</i>	
10	Dotations, fonds divers et réserves				
13	Subventions d'investissement	50 000 000,00		55 000 000,00	
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
458	Services à comptabilité distincte			11 600 000,00	
	RÉCÈTES (II)	452 270 110,00		724 500 000,00	
	<i>Recettes d'équipement</i>	<i>367 648 137,00</i>		<i>565 400 000,00</i>	
13	Subventions d'investissement	188 870 000,00		236 300 000,00	
16	Emprunts et dettes assimilées	178 778 137,00		329 100 000,00	
	<i>Recettes des opérations financières</i>	<i>84 621 973,00</i>		<i>147 100 000,00</i>	
21	Immobilisations corporelles			12 000 000,00	
22	Immobilisations reçues en affectation				
24	Immobilisations affectées, concédées, affermées ou mises à disposition				
10	Dotations, fonds divers et réserves	300 000,00		300 000,00	
20	Immobilisations incorporelles				
21	Immobilisations corporelles				
23	Immobilisations en cours				
26	Participations et créances rattachées à des participations				
19	Différences sur réalisation d'immobilisations				
28	Amortissement des immobilisations	56 000 000,00		85 000 000,00	
15	Provisions pour risques et charges				
29	Provision pour dépréciation des immobilisations				
27	Autres immobilisations financières	12 000 000,00		12 000 000,00	
458	Services à comptabilité distincte			11 600 000,00	
021	Virement de la section de fonctionnement	16 321 973,00		38 200 000,00	

(1) Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte financier)

	Opérations de l'exercice (col1)	Résultat reporté (col2)	Restes à réaliser (col3)	Affectation p/1068 (col4)	Cumul section (Col 1+2+3+4)
Dépenses I	724 500 000,00	D001			724 500 000,00
Recettes II	724 500 000,00	R001			724 500 000,00

III : VOTE DU BUDGET	III
B - SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL PAR ARTICLES	B1

1) DEPENSES D'EQUIPEMENT NON INDIVIDUALISEES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N:1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		DEPENSES (t)	37 107 073,00		61 735 070,00	
20		Immobilisations incorporelles	2 770 000,00		3 779 800,00	
	2031	Frais d'études			100 000,00	
	2053	Logiciels	2 770 000,00		3 548 800,00	
	2058	Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques			131 000,00	
21		Immobilisations corporelles	18 795 100,00		21 024 670,00	
	2111	Terrains nus	3 000 000,00		5 610 000,00	
	2135	Installations générales, agencements, aménagements des constructions	25 100,00		37 670,00	
	2138	Autres constructions			25 000,00	
	2145	Constructions sur sols d'autrui Installations générales, agt, amngt	15 000 000,00		15 000 000,00	
	2181	Installations générales dont l'établissement n'est pas propriétaire	140 000,00		50 000,00	
	21811	instal, agenct et amenagts div dt l'établ n'est pas prprio site chateaudun			100 000,00	
	21831	Matériel de bureau	17 000,00		20 000,00	
	21832	Matériel informatique	413 000,00		152 000,00	
	2184	Mobilier	200 000,00		30 000,00	
23		Immobilisations en cours	15 541 973,00		36 930 600,00	
	2314	Constructions sur sol d'autrui	15 541 973,00		36 930 600,00	

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

2) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N:1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		DEPENSES (t)	83 541 973,00		131 730 600,00	
		Remboursement d'emprunts et dettes			3 800 000,00	
	164	Emprunts auprès des établissements de crédit			3 800 000,00	
		Autres dépenses financières	18 000 000,00		36 000 000,00	
	198	Neutralisation des amortissements	6 000 000,00		24 000 000,00	
	2762	Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	12 000 000,00		12 000 000,00	
		Reprise sur	50 000 000,00		55 000 000,00	
	139	Subventions d'investissement transférées au compte de résultat	50 000 000,00		55 000 000,00	
		Charges à répartir				
		Travaux en régle	15 541 973,00		36 930 600,00	
	2314	Constructions sur sol d'autrui	15 541 973,00		36 930 600,00	

(1) Détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que lse articles utilisés.

3) OPERATIONS D'ORDRE A L'INTERIEUR DE LA SECTION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N:1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		DEPENSES (t)				

III : VOTE DU BUDGET	III
B : SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL PAR ARTICLES	B2

1) RECETTES D'EQUIPEMENT NON AFFECTEES A UNE OPERATION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	367 648 137,00		565 400 000,00	
13		Subventions d'investissement	188 870 000,00		236 300 000,00	
	13118	Autres subvention de l'Etat et des établissements nationaux	39 000 000,00		39 000 000,00	
	1318	Subv perçue autres établissements	1 450 000,00		15 500 000,00	
	13228	Subv non transf. région autres	3 000 000,00		16 000 000,00	
	1332	Produits des amendes	145 420 000,00		165 800 000,00	
16		Emprunts et dettes assimilées	178 778 137,00		329 100 000,00	
	1641	Emprunts en euros	178 778 137,00		329 100 000,00	
		BESOIN DE FINANCEMENT				
		EXCEDENT DE FINANCEMENT	503 664 930,00			

2) RECETTES AFFECTEES AUX OPERATIONS

N° (1)	Pour mémoire Réalisations cumulées au 1/1/N	Restes à réaliser	Recettes affectées à l'opération	Imputation de la recette (2)	BESOIN(-) OU EXCEDENT(+) de financement
....					
....					
....					

(1) A détailler conformément au plan de comptes du STIF. Ne sont à inscrire que les articles utilisés.

3) OPERATIONS FINANCIERES

Chap	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
	RECETTES (1)	84 621 973,00		147 100 000,00	
	Ressources propres externes	300 000,00		300 000,00	
10222	F.C.T.V.A.	300 000,00		300 000,00	
	Ressources propres internes	84 321 973,00		135 200 000,00	
021	Virement de la section de fonctionnement	16 321 973,00		38 200 000,00	
2762	Créances sur transfert de droits à déduction de TVA	12 000 000,00		12 000 000,00	
281	Amortissements des immobilisations corporelles	56 000 000,00		85 000 000,00	

4) OPERATIONS D'ORDRE A L'INTERIEUR DE LA SECTION

Chap	Article	Libellé	Pour mémoire budget précédent	Restes à réaliser N-1 (2)	Proposition de la Directrice Générale	Vote du Syndicat
		RECETTES (1)	12 000 000,00		12 000 000,00	
21		Immobilisations corporelles	12 000 000,00		12 000 000,00	
	2145	Constructions sur sols d'autrui Installations générales, agct, amngt	12 000 000,00		12 000 000,00	

IV - ANNEXES						
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS CHARGES A REPARTIR						
AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS						
Désignation (localisation pour les immeubles)	Date d'acquisition	Valeur d'acquisition au 01/01/2011 (a)	Durée d'amortissement	Amortissements		Amortissements de l'exercice 2012
				au 01/01/2012 antérieurs (b)	Valeur nette comptable (a) - (b)	
204 Subv. d'équipements versées	2006 à 2011	1132380711	5 à 30 ans	79 628 932	1 052 751 780	56 374 431
2031 Frais d'études	2008 à 2011	9495455.4	1 ans	8 489 003	1 006 453	1 006 453
2053 Concessions et droits	1997 à 2011	6479612.6	1 à 5 ans	4 098 428	2 381 185	1 452 877
2058 Concessions et droits	2005 à 2011	96922.11	1 à 5 ans	95 234	1 688	1 688
2111 /2113. Terrains	1969 à 2011	3749947.42	-	-	3 749 947	-
2131 Bâtiments publics	1969 à 2011	6595409.31	0 à 80 ans	1 510 002	5 085 408	77 598
2135 Construction instal.générales	1983 à 2011	2770346.79	7 à 20 ans	1 599 561	1 170 786	140 484
2138 Constructions	1969 à 2011	1618530.48	0 à 20 ans	16 112	1 602 419	25 965
21538 Autres	2008 à 2009	57683.08	10 ans	17 305	40 378	5 768
2181 Installa. générales agencement	2008	1423,72	10 ans	427	997	142
21811 Installa. générales adencement	2009 à 2011	512453,2	1 à 10 ans	110 634	401 819	61 409
2182 Mat.de transport	1999 à 2011	56679.09	5 ans	56 679	-	-
21831 Matériel de bureau	1990 à 2011	95962.82	5 à 12 ans	86 691	9 272	7 484
21832 Matériel informatique	1998 à 2011	2707060.48	1 à 6 ans	2 464 884	242 176	175 234
2184 Mobilier	1997 à 2011	1256646.42	1 à 10 ans	435 382	821 265	125 380
2314 Immobilisations en cours	2011	212877.23	-	-	-	-
TOTAL		1 168 087 721.30		98 609 272.51	1 069 265 571.56	59 454 912.56

PROVISIONS						
Compte d'imputation	CONSTITUTION			Complément		REPRISE
	Date	Objet	Montant	date	Montant	- pour utilisation (1) - sans utilisation (1)
6875	27/05/2009	Contentieux SwissLife	1 000 000	07/10/2009	2 273 622.00	9 873 622.30
6875	01/06/2011	Risque retraites SNCF 2008-2011	83 400 000	07/12/2011	6 600 000.30	83 400 000.00
6875	01/06/2011	Risque sillons grèves 2010 SNCF	5 300 000			5 300 000.00
6875	05/10/2011	Risque différents divers sur facture annuelle 2010 SNCF	12 830 000			12 830 000.00
6875	07/12/2011	Risque fiscal RATP (Taxe/salaire) 2011	70 000 000			70 000 000.00
6875	06/06/2012	Risque différents divers sur facture annuelle 2011 SNCF	12 200 000			12 200 000.00
6875	13/12/2012	Risque fiscal RATP (Taxe/salaire) 2012	38 000 000			38 000 000.00
TOTAL			222 730 000.00		8 873 622.30	231 603 622.30

IV - ANNEXES	IV
SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT VERSEES	

Compte d'imputation	Objet de la subvention	Nom du bénéficiaire	Date de la délibération	Montant de la dépense au BP 2013
65738	Financement d'une Chaire de recherche	Ecole Nationale des Ponts et Chaussées	07/10/2009	250 000,00
TOTAL				250 000,00

**ETAT DU PERSONNEL
au 31 décembre 2012**

GRADES ou EMPLOIS	Modalités de rémunération	Effectifs budgétaires hors création des 48 postes (y compris les 34 ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004)	Effectifs pourvus (y compris les 34 ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004)	Effectifs budgétaires y compris les 48 postes créés (y compris les 34 ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004)	Effectifs pourvus y compris les 48 postes (y compris les 34 ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809 du 13 août 2004)	Dont : TEMPS NON COMPLET
Emplois fonctionnels		6	3	5	3	0
Agent Comptable		1	1	1	1	0
Catégorie A		184	169	224	169	0
Catégorie B		55	54	61	54	0
Catégorie C		63	60	66	60	0
TOTAL		309	287	357	287	0

TABLEAU DES EMPLOIS 2013

CATEGORIE	GRADES ou EMPLOIS	EFFECTIFS BUDGETAIRES au 01/11/2012		EFFECTIFS BUDGETAIRES au 01/01/2013	
			ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809		ETP transférés dans le cadre de la loi 2004-809
Emplois fonctionnels	<u>Directeur général</u> : - Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents - Contractuel remplissant les conditions de diplôme et/ou expérience équivalente	1		1	
	<u>Directeur général adjoint</u> : - Cadres d'emplois suivants : administrateur territorial, ingénieur territorial ayant le grade d'ingénieur en chef et cadres d'emplois et grades équivalents - Contractuel remplissant les conditions de diplôme et/ou expérience équivalente	5		5	
Agent comptable	Comptable public nommé par arrêté du ministre du budget (art. 9 du décret du 10 juin 2005)	1		1	
Catégorie A +	Filière administrative : - Cadre d'emplois des administrateurs territoriaux	18		18	
	Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieurs en chef				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie A	Filière administrative : - Cadre d'emplois des attachés territoriaux	202	3,08	211	3,08
	Filière technique : - Cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ayant les grades d'ingénieur principal et d'ingénieur				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie B	Filière administrative : - Cadre d'emplois des rédacteurs territoriaux	48	13,25	48	13,25
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Techniciens supérieurs territoriaux - Contrôleurs territoriaux de travaux				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Catégorie C	Filière administrative : - Cadre d'emplois des adjoints administratifs territoriaux	48	18,04	49	18,04
	Filière technique : Cadres d'emplois suivants : - Agents de maîtrise territoriaux - Adjoints techniques territoriaux				
	Agents non titulaires : - Contractuels remplissant les conditions de diplôme et/ou d'expérience équivalente - Agents du STIF en CDI ou CDD de niveau équivalent				
Total		323	34,37	333	34,37

IV - ANNEXES

ENGAGEMENTS HORS BILAN
AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT
AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

B2.1 - SITUATION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

Référence programme	Intitulé AP	Montant des autorisations de programme						Montants des crédits de paiement				
		Rappel : AP votées y compris ajustements(*)	Proposition d'AP BP 2013	Cumul engagements juridiques de programme au 28/11/12	Total cumulés AP	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 28/11/2012)	Prévision de réalisation 2012	Crédits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2013	Restes à financer (au delà de 2013) sur AP			
		(1)	(2)	(3)	(4)=(1+2)	(5)	(6)	(7)	(8)=(4)-(5+6+7)			
Dépenses		4 432 718 294	411 439 381	3 401 358 260	4 844 157 675	1 396 205 492	440 805 453	596 930 630	2 410 216 100			
2 Infrastructures	1 Tangentielle Nord Intermodalité	16 300 000	0	1 000 000	16 300 000	84 768 4	1 000 000	257 000	14 195 316			
2 Infrastructures	2 Ligne Orange GPE	20 000 000	3 920 000	2 287 426	23 920 000	1 196 118	2 800 000	12 295 800	7 628 082			
2 Infrastructures	3 AP Etudes Infrastructures	10 208 261	0	9 722 743	10 208 261	9 453 254	0	0	755 007			
2 Infrastructures	3 TSCP Massy Saclay	60 000 000	29 049 403	2 454 849	89 049 403	1 042 242	3 300 000	7 934 800	76 772 361			
2 Infrastructures	4 MOA STIF	14 000 000	27 538 878	7 718 663	41 538 878	2 012 124	6 217 316	10 530 000	22 779 438			
2 Infrastructures	4 TTME	250 000 000	4 000 000	7 962 148	254 000 000	666 361	3 000 000	4 200 000	246 133 639			
2 Infrastructures	5 RER B Quais Signalisation	100 398 000	0	100 398 000	100 398 000	74 177 738	17 390 400	17 879 670	-9 049 808			
2 Infrastructures	5 T4	0	14 136 000	0	14 136 000	0	0	4 500 000	9 636 000			
2 Infrastructures	6 L13 Façades de quai	19 450 000	0	17 950 000	19 450 000	17 013 399	6 406 000	315 000	-4 284 399			
2 Infrastructures	6 Tramway Antony Clamart	0	4 455 100	0	4 455 100	0	0	1 060 000	3 375 100			
2 Infrastructures	7 RER B Mltry Claye	34 630 000	0	31 630 000	34 630 000	25 026 975	5 090 724	4 020 260	482 041			
3 Matériel roulant ferré	1 Acquisitions 6 ZZN CRNPC	0	8 250 000	0	8 250 000	0	0	2 175 000	6 075 000			
3 Matériel roulant ferré	1 Anlieux ZZN	19 450 000	6 090 000	10 450 000	25 540 000	5 388 797	9 225 000	3 200 000	7 726 203			
3 Matériel roulant ferré	1 MP05 L14 Extension Maille de Saint Ouen	153 500 000	0	153 500 000	153 500 000	0	14 000 000	37 500 000	102 000 000			
3 Matériel roulant ferré	2 MF01 Ligne 9	184 300 000	0	184 300 000	184 300 000	21 520 111	9 400 000	48 900 000	104 479 889			
3 Matériel roulant ferré	2 MR TLN	99 800 000	0	0	99 800 000	0	10 300 000	0	89 500 000			
3 Matériel roulant ferré	8 Francilien	1 047 000 000	0	1 047 000 000	1 047 000 000	495 425 968	82 000 000	97 500 000	372 074 032			
3 Matériel roulant ferré	9 M109	727 060 000	0	727 060 000	727 060 000	260 161 310	90 000 000	92 600 000	284 298 690			
3 Matériel roulant ferré	10 M179	165 890 000	0	165 793 000	165 890 000	75 721 597	20 000 000	24 000 000	46 168 403			
3 Matériel roulant ferré	11 MP05	26 430 000	0	26 430 000	26 430 000	9 315 655	10 600 000	0	6 514 345			
3 Matériel roulant ferré	12 ZZN	51 371 000	0	51 371 000	51 371 000	11 538 669	7 400 000	9 900 000	22 532 331			
4 Matériel roulant bus	1 Matériel Roulant bus RATP	61 400 000	163 600 000	52 697 048	225 000 000	20 119 048	41 000 000	63 000 000	100 860 953			
4 Matériel roulant bus	14 Matériel roulant bus	256 295 927	0	89 775 028	256 295 927	85 992 328	34 310 913	27 000 000	108 992 686			
5 Investissements qualité de service	1 Investissement Billettique-Vente	16 500 000	21 500 000	900 000	38 000 000	140 839	5 100 000	8 318 000	24 441 161			
5 Investissements qualité de service	15 Accès correspondance	170 086 410	28 500 000	112 104 599	198 586 410	66 165 456	10 000 000	15 000 000	107 420 954			
5 Investissements qualité de service	16 Accessibilité PMR et SDA	465 419 446	10 000 000	369 487 184	475 419 446	75 837 350	13 000 000	19 000 000	367 582 096			
5 Investissements qualité de service	17 Information Voyageur	143 988 367	70 400 000	70 871 687	214 388 367	40 333 117	15 000 000	45 130 000	113 925 250			
5 Investissements qualité de service	18 Optimisation des Infrastructures	177 000 477	7 000 000	110 652 514	184 000 477	57 848 649	6 500 000	22 200 000	97 451 828			
5 Investissements qualité de service	19 Plan Impact	19 131 000	0	3 031 000	60 031 000	560 508	2 000 000	970 000	56 500 492			
5 Investissements qualité de service	20 Sécurité	81 128 892	14 000 000	43 750 657	95 128 892	37 899 011	15 740 000	17 500 000	23 969 881			
5 Investissements qualité de service	22 Vaires	1 080 515	0	1 080 515	1 080 515	801 184	25 100	25 100	229 131			
Recettes												

* AP caduques, conformément au Règlement Budgétaire et Financier du STIF

IV - ANNEXES

ENGAGEMENTS HORS BILAN

AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

B2.2 - SITUATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

Référence programme	Intitulé AE	Montant des autorisations d'engagement				Montants des crédits de paiement				Restes à financer (au delà de 2013) sur AE
		Rappel : AE votées y compris ajustements(*)	Proposition d'AE BP 2013	Cumul engagements juridiques de programme au 28/11/12	Total cumulés AE (4)=(1+2)	Credits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 28/11/2012	Prévision de réalisation 2012	Crédits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2013	(8)=(4)-(5+6+7)	
		(1)	(2)	(3)	(4)=(1+2)	(5)	(6)	(7)		
Dépenses		189 543 957,46	35 748 300,00	110 002 800,41	225 292 257,46	80 962 013,00	26 142 770,00	25 839 515,00	92 347 959,46	
1 Etudes générales		86 231 533,56	15 000 000,00	60 577 685,30	101 231 533,56	44 347 235,00	12 973 506,00	13 569 383,00	30 341 409,56	
2 Infrastructures		97 067 937,26	20 100 000,00	46 848 955,59	117 167 937,26	33 765 920,00	12 946 264,00	12 178 732,00	58 277 021,26	
5 Investissements qualité de service		6 244 486,64	648 300,00	2 576 159,52	6 892 786,64	2 848 858,00	223 000,00	91 400,00	3 729 928,64	
Recettes										

IV - ANNEXES

DETAIL DES OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS

Date de délibération : le 9 février 2011

	<i>Cumul des réalisations (au 28/11/2012)</i>	Sur l'exercice Crédits ouverts (BP2013)
DEPENSES REELLES 4581		
Sécurité Bus	3 521 329,55	11 600 000,00
RECETTES REELLES 4582		
Financement Région	3 521 329,55	11 600 000,00

ARRETE - SIGNATURES

Présenté par la Directrice Générale

A Paris le 13 décembre 2012

La Directrice Générale



Délibéré par le Conseil réuni en séances

Nombre d'administrateurs présents : 27

Nombre de suffrages exprimés : 25 (1)

VOTES / Pour : 19

Contre : 4

Absentéisme : 2

Date de convocation :

A PARIS le 30 Novembre 2012

Les membres du syndicat :

Le Président du Conseil du STIF

Jean-Paul HUCHON



Transmis au Préfet le 17.12.2012

(1) en application des textes du STIF, les votes
sont comptabilisés par rapport aux administrateurs
présents ou représentés prenant part aux votes.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/354
Séance du 13 décembre 2012**

**AVENANT N°2 AU CONTRAT 2012-2015 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA RATP**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 14 mars 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/354 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°2 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP pour la période 2012-2015 est approuvé.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1.

ARTICLE 3 : L'accès à la ligne de métro (M4) prolongée est gratuit à partir des nouvelles stations le week-end suivant leur mise en service.

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

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

Jean-Paul

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-354-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012



Avenant n° 2 au CONTRAT 2012-2015

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France

et

la Régie Autonome des Transports
Parisiens

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° _____,

ci-après désigné « STIF »,

ET

- **LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 54 quai de la Râpée 75599 PARIS CEDEX 12, représentée par son président-directeur général, Monsieur Pierre MONGIN, en vertu de _____

ci-après désignée « RATP »

OBJET DE L'AVENANT

ARTICLE 1 ^{ER} - MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	3
1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT (KCC)	3
1.2 AJUSTEMENT C11	4
1.3 AJUSTEMENT C12	6
1.4 AJUSTEMENT C2	8
ARTICLE 2 - MODIFICATION TARIFAIRE	9
2.1 AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES.....	9
1) PARTAGE DES RECETTES DIRECTES	9
2) DEZONAGE DES FORFAITS NAVIGO ET SOLIDARITE TRANSPORT PENDANT LES WEEK-ENDS ET LES JOURS FERIES	9
2.2 AJUSTEMENT C 11	10
ARTICLE 3 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C1.....	10
ARTICLE 4 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C2.....	10
ARTICLE 5 - REVISION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES.....	10
ARTICLE 6 - SECURITE DES TRANSPORTS GUIDES	11
ARTICLE 7 -INDICATEUR DE SUIVI DES RESERVES D'EXPLOITATION DU RER B	11
ARTICLE 8 - CONVENTION RELATIVE AUX CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT ET D'EXPLOITATION DU SYSTEME COMMUNAUTAIRE DE VENTE A DISTANCE.....	11
ARTICLE 9 - DISPOSITION GENERALE.....	12
ARTICLE 10 - ENTREE EN VIGUEUR	12

.....

ARTICLE 1^{ER} - MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application de l'annexe I-A-4 et I-B-1, le service de référence est modifié comme suit :

1.1 l'offre de transport (KCC)

2012	2013	2014	2015
------	------	------	------

RER

RER B	RER B Nord +		32 851	93 468	88 722
Sous-total		0	32 851	93 468	88 722

Métro

Ligne 4	Prolongement à Mairie de Montrouge		378 700	452 000	452 000
Sous-total		0	378 700	452 000	452 000

Bus Site Propre

100-100-393	Opération TCSP Sucy	1 085	2 203	2 203	2 203
Sous-total		1 085	2 203	2 203	2 203

Mobilien Paris

100-100-060	GPRU report de terminus	11 511	12 585	12 585	12 585
100-100-095	GPRU report de terminus	-842	-1 134	-1 134	-1 134
Sous-total		10 669	11 451	11 451	11 451

Mobilien Banlieue

100-100-164	Adaptation de l'offre	-4 409	-7 104	-7 104	-7 104
100-100-308	Opération TCSP Sucy	-297	-690	-690	-690
100-100-152	offre 2012 : prolongt 2ème rond point ZAC des tulipes	14 218	42 976	42 976	42 976
100-100-183	Offre 2012 : renfort heures creuses	3 968	107 852	107 852	107 852
100-100-379	offre 2012 : création service de soirée et du D	6 726	151 328	151 328	151 328
100-100-143	offre 2012	2 280	30 800	30 800	30 800
100-100-148	offre 2012	1 578	20 089	20 089	20 089
100-100-173	offre 2012	5 102	127 222	127 222	127 222
100-100-268	offre 2012	1 580	40 952	40 952	40 952
100-100-308	offre 2012	1 659	42 342	42 342	42 342
		32 405	555 767	555 767	555 767

Bus Paris

100-100-087	Renfort d'offre gare de Bercy	19 629	24 019	24 019	24 019
100-100-085	Offre 2012 : prolongement du service D à Châtelet	2 213	32 912	32 912	32 912
100-100-070	offre 2012 créations soirée et service le D	5 018	109 818	109 818	109 818
100-100-048	offre 2012	4 221	92 694	92 694	92 694
Sous-total		31 081	259 443	259 443	259 443

Bus Banlieue

100-100-120	ligne limitée à Mont d'Est	94 956			
100-100-310	création de ligne	-173 507			
100-100-358	Suppression des navettes	-11 133	-14 535	-14 535	-14 535
100-100-104	Opération TCSP Sucy	2 454	4 555	4 555	4 555
100-100-117	Opération TCSP Sucy	-5 300	-13 216	-13 216	-13 216
100-100-281	Opération TCSP Sucy	1 535	3 958	3 958	3 958
100-100-199	Offre 2012 : création service de soirée	1 733	40 010	40 010	40 010
100-100-354	Offre 2012 : création d'un service le dimanche	3 703	53 216	53 216	53 216
100-100-294	offre 2012 : création service D et soirée	1 595	34 840	34 840	34 840
100-100-191	offre 2012 : création soirée 0h30	2 071	51 350	51 350	51 350
100-100-302	offre 2012 : renfort HC et création service soirée	2 978	68 724	68 724	68 724
100-100-283	offre 2012	2 232	51 140	51 140	51 140
100-100-145	offre 2012 : prolongt soirée 0h30 et renfort L à D	3 056	75 292	75 292	75 292
100-100-112	offre 2012 : renfort dimanche	236	1 156	1 156	1 156
100-100-132	offre 2012	1 431	33 938	33 938	33 938
100-100-206	offre 2012	3 248	78 452	78 452	78 452
100-100-207	offre 2012	1 694	37 630	37 630	37 630
100-100-270	offre 2012	8 021	183 303	183 303	183 303
100-100-301	offre 2012	3 036	75 634	75 634	75 634
100-100-388	offre 2012	1 810	45 604	45 604	45 604
100-100-427	Renfort scolaire temporaire + renfort HP	930	7 728	7 728	7 728
100-100-546	Sortie de contrat CA Est Ensemble - SU Bondy		-57 003	-57 003	-57 003
100-100-515	Sortie de contrat CA Est Ensemble - Till'Bus		-13 005	-13 005	-13 005
Sous-total		-53 221	748 771	748 771	748 771

Noctilien

N775 (N01)	offre 2012 : renfort de charge	1 608	26 218	26 218	26 218
N782 (N15)	offre 2012 : renfort de charge	2 770	45 160	45 160	45 160
N781 (N16)	offre 2012 : renfort de charge	2 947	48 048	48 048	48 048
N785 (N12)	offre 2012 : renfort de charge	3 641	59 367	59 367	59 367
Sous-total		10 966	178 793	178 793	178 793

<i>Total réseau de surface</i>	<i>32 985</i>	<i>1 756 428</i>	<i>1 756 428</i>	<i>1 756 428</i>
--------------------------------	---------------	------------------	------------------	------------------

<i>Total réseau ferré</i>	<i>0</i>	<i>411 551</i>	<i>545 468</i>	<i>540 722</i>
---------------------------	----------	----------------	----------------	----------------

Total	32 985	2 167 979	2 301 896	2 297 150
--------------	---------------	------------------	------------------	------------------

1.2 Ajustement C11

Les montants repris ci-dessous constituent des plafonds. Ils sont exprimés en € HT 2007.

2012	2013	2014	2015
------	------	------	------

RER

RER B	RER B Nord +		2 923 424 €	4 026 273 €	3 898 357 €
Sous-total		0 €	2 923 424 €	4 026 273 €	3 898 357 €

Métro

Ligne 4	Prolongement à Mairie de Montrouge	0 €	5 304 000 €	4 798 000 €	4 805 000 €
---------	------------------------------------	-----	-------------	-------------	-------------

Sous-total		0 €	5 304 000 €	4 798 000 €	4 805 000 €
-------------------	--	------------	--------------------	--------------------	--------------------

Commun

Ligne 12	Prolongement à Front Populaire_correction avenant 1	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-013	Prolongement à Pte de la Chapelle_correction avenant 1	-3 000 €	0 €	0 €	0 €
Sous-total		-3 000 €	0 €	0 €	0 €

Bus Site Propre

100-100-393	Opération TCSP Sucy	1 252 €	2 530 €	2 530 €	2 530 €
Sous-total		1 252 €	2 530 €	2 530 €	2 530 €

Mobilier Paris

100-100-060	GPRU report de terminus	19 478 €	19 332 €	19 332 €	19 332 €
100-100-095	GPRU report de terminus	-1 619 €	-4 561 €	-4 561 €	-4 561 €
Sous-total		17 859 €	14 771 €	14 771 €	14 771 €

Mobilier Banlieue

100-100-164	Adaptation de l'offre	245 008 €	277 932 €	277 932 €	277 932 €
100-100-308	Opération TCSP Sucy	-8 €	33 €	33 €	33 €
100-100-152	offre 2012 : prolongement 2ème rond point ZAC des tulipes	66 832 €	120 553 €	120 553 €	120 553 €
100-100-183	Offre 2012 : renfort heures creuses	95 133 €	400 896 €	400 896 €	400 896 €
100-100-379	offre 2012 : création service de soirée et du D	114 814 €	536 340 €	536 340 €	536 340 €
100-100-143	offre 2012	36 147 €	141 352 €	141 352 €	141 352 €
100-100-148	offre 2012	29 290 €	106 551 €	106 551 €	106 551 €
100-100-173	offre 2012	143 729 €	569 813 €	569 813 €	569 813 €
100-100-268	offre 2012	28 612 €	121 091 €	121 091 €	121 091 €
100-100-308	offre 2012	37 891 €	162 502 €	162 502 €	162 502 €
		797 448 €	2 437 063 €	2 437 063 €	2 437 063 €

Bus Paris

100-100-087	Renfort d'offre gare de Bercy	85 274 €	83 297 €	83 297 €	83 297 €
100-100-085	Offre 2012 : prolongement du service D à Châtelet	38 023 €	146 870 €	146 870 €	146 870 €
100-100-070	offre 2012 créations soirée et service le D	145 947 €	602 950 €	602 950 €	602 950 €
100-100-048	offre 2012	126 024 €	517 471 €	517 471 €	517 471 €
Sous-total		395 268 €	1 350 588 €	1 350 588 €	1 350 588 €

Bus Banlieue

100-100-120	ligne limitée à Mont d'Est	298 054 €			
100-100-310	création de ligne	-697 225 €			
100-100-358	Suppression des navettes	-120 805 €	-134 105 €	-134 105 €	-134 105 €
100-100-104	Opération TCSP Sucy	2 271 €	5 222 €	5 222 €	5 222 €
100-100-117	Opération TCSP Sucy	-9 091 €	-21 083 €	-21 083 €	-21 083 €
100-100-281	Opération TCSP Sucy	9 813 €	17 589 €	17 589 €	17 589 €
100-100-199	Offre 2012 : création service de soirée	25 613 €	118 417 €	118 417 €	118 417 €
100-100-354	Offre 2012 : création d'un service le dimanche	61 171 €	235 029 €	235 029 €	235 029 €
100-100-294	offre 2012: création service D et soirée	37 937 €	158 874 €	158 874 €	158 874 €
100-100-191	offre 2012 : création soirée 0h30	54 719 €	233 312 €	233 312 €	233 312 €
100-100-302	offre 2012 : renfort HC et création service soirée	81 412 €	329 989 €	329 989 €	329 989 €
100-100-283	offre 2012	34 172 €	160 420 €	160 420 €	160 420 €

100-100-145	offre 2012 : prolongt soirée 0h30 et renfort L à D	72 636 €	311 647 €	311 647 €	311 647 €
100-100-112	offre 2012 : renfort dimanche	6 949 €	16 758 €	16 758 €	16 758 €
100-100-132	offre 2012	40 786 €	158 660 €	158 660 €	158 660 €
100-100-206	offre 2012	83 819 €	334 752 €	334 752 €	334 752 €
100-100-207	offre 2012	28 589 €	124 892 €	124 892 €	124 892 €
100-100-270	offre 2012	201 736 €	858 766 €	858 766 €	858 766 €
100-100-301	offre 2012	66 966 €	299 308 €	299 308 €	299 308 €
100-100-388	offre 2012	39 942 €	173 009 €	173 009 €	173 009 €
100-100-427	Renfort scolaire temporaire + renfort HP	28 562 €	60 272 €	60 272 €	60 272 €
100-100-546	Sortie de contrat CA Est Ensemble - SU Bondy		-20 156	-20 156	-20 156
100-100-515	Sortie de contrat CA Est Ensemble - Till'Bus		29 851	29 851	29 851
Sous-total		348 026 €	3 451 823 €	3 451 823 €	3 451 823 €

Noctilien

N775 (N01)	offre 2012 : renfort de charge	29 755 €	119 606 €	119 606 €	119 606 €
N782 (N15)	offre 2012 : renfort de charge	48 590 €	204 747 €	204 747 €	204 747 €
N781(N16)	offre 2012 : renfort de charge	48 765 €	207 597 €	207 597 €	207 597 €
N785 (N12)	offre 2012 : renfort de charge	58 096 €	248 737 €	248 737 €	248 737 €
Sous-total		185 206 €	780 687 €	780 687 €	780 687 €

Total	1 742 059 €	16 264 886 €	16 861 735 €	16 740 819 €
--------------	--------------------	---------------------	---------------------	---------------------

Les produits d'interconnexion induits par la mise en œuvre du projet RER B +, non encore arrêtés à la date du présent avenant, viendront en déduction de la contribution versée à la RATP, conformément au principe de neutralité exposé à l'article 81-2 du contrat.

1.3 Ajustement C12

Les impôts et taxes générés par les modifications d'offre sont remboursés par le STIF à l'euro-l'euro à la RATP. Ils sont fournis ci-dessous, en € HT 2007, à titre indicatif.

2012	2013	2014	2015
-------------	-------------	-------------	-------------

Métro

Ligne 4	Prolongement à Mairie de Montrouge	0 €	0 €	314 000 €	549 000 €
Sous-total		0 €	0 €	314 000 €	549 000 €

Commun

Ligne 12	Prolongement à Front Populaire_correction avenant 1	0 €	0 €	510 489 €	510 489 €
100-100-013	Prolongement à Pte de la Chapelle_correction avenant 1	-4 000 €	0 €	0 €	0 €
Sous-total		-4 000 €	0 €	510 489 €	510 489 €

Bus Site Propre

100-100-393	Opération TCSP Sucy	8 €	17 €	17 €	17 €
Sous-total		8 €	17 €	17 €	17 €

Mobilier Paris

100-100-060	GPRU report de terminus	85 €	127 €	127 €	127 €
100-100-095	GPRU report de terminus	-54 €	-30 €	-30 €	-30 €
Sous-total		31 €	97 €	97 €	97 €

Mobilier Banlieue

100-100-164	Adaptation de l'offre	1 788 €	3 010 €	3 010 €	3 010 €
100-100-308	Opération TCSP Sucy	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-152	offre 2012 : prolongt 2ème rond point ZAC des tulipes	521 €	1 472 €	1 472 €	1 472 €
100-100-183	Offre 2012 : renfort heures creuses	168 €	5 211 €	5 211 €	5 211 €
100-100-379	offre 2012 : création service de soirée et du D	280 €	6 827 €	6 827 €	6 827 €
100-100-143	offre 2012	104 €	1 840 €	1 840 €	1 840 €
100-100-148	offre 2012	85 €	1 460 €	1 460 €	1 460 €
100-100-173	offre 2012	269 €	7 702 €	7 702 €	7 702 €
100-100-268	offre 2012	34 €	1 529 €	1 529 €	1 529 €
100-100-308	offre 2012	52 €	2 064 €	2 064 €	2 064 €
		3 301 €	31 115 €	31 115 €	31 115 €

Bus Paris

100-100-087	Renfort d'offre gare de Bercy	1 339 €	1 665 €	1 665 €	1 665 €
100-100-085	Offre 2012 : prolongement du service D à Châtelet	100 €	1 967 €	1 967 €	1 967 €
100-100-070	offre 2012 créations soirée et service le D	354 €	8 325 €	8 325 €	8 325 €
100-100-048	offre 2012	300 €	7 079 €	7 079 €	7 079 €
Sous-total		2 093 €	19 036 €	19 036 €	19 036 €

Bus Banlieue

100-100-120	ligne limitée à Mont d'Est	6 466 €			
100-100-310	création de ligne	-14 838 €			
100-100-358	Suppression des navettes	-2 191 €	-3 114 €	-3 114 €	-3 114 €
100-100-104	Opération TCSP Sucy	15 €	34 €	34 €	34 €
100-100-117	Opération TCSP Sucy	-339 €	-787 €	-787 €	-787 €
100-100-281	Opération TCSP Sucy	88 €	228 €	228 €	228 €
100-100-199	Offre 2012 : création service de soirée	26 €	1 456 €	1 456 €	1 456 €
100-100-354	Offre 2012 : création d'un service le dimanche	195 €	3 232 €	3 232 €	3 232 €
100-100-294	offre 2012 : création service D et soirée	64 €	2 114 €	2 114 €	2 114 €
100-100-191	offre 2012 : création soirée 0h30	99 €	3 114 €	3 114 €	3 114 €
100-100-302	offre 2012 : renfort HC et création service soirée	154 €	4 464 €	4 464 €	4 464 €
100-100-283	offre 2012	58 €	1 917 €	1 917 €	1 917 €
100-100-145	offre 2012 : prolongt soirée 0h30 et renfort L à D	139 €	4 084 €	4 084 €	4 084 €
100-100-112	offre 2012 : renfort dimanche	18 €	249 €	249 €	249 €
100-100-132	offre 2012	59 €	2 125 €	2 125 €	2 125 €
100-100-206	offre 2012	170 €	4 597 €	4 597 €	4 597 €
100-100-207	offre 2012	36 €	1 602 €	1 602 €	1 602 €
100-100-270	offre 2012	449 €	11 168 €	11 168 €	11 168 €
100-100-301	offre 2012	125 €	3 930 €	3 930 €	3 930 €
100-100-388	offre 2012	61 €	2 278 €	2 278 €	2 278 €
100-100-427	Renfort scolaire temporaire + renfort HP	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-546	Sortie de contrat CA Est Ensemble - SU Bondy		-3 765 €	-3 765 €	-3 765 €
100-100-515	Sortie de contrat CA Est Ensemble - Till'Bus		-1 478 €	-1 478 €	-1 478 €
Sous-total		-9 146€	37 448 €	37 448 €	37 448 €

Noctilien

N775 (N01)	offre 2012 : renfort de charge	67 €	1 574 €	1 574 €	1 574 €
N782 (N15)	offre 2012 : renfort de charge	135 €	2 692 €	2 692 €	2 692 €
N781(N16)	offre 2012 : renfort de charge	136 €	2 710 €	2 710 €	2 710 €
N785 (N12)	offre 2012 : renfort de charge	169 €	3 251 €	3 251 €	3 251 €
Sous-total		507 €	10 227 €	10 227 €	10 227 €

<i>Total</i>	-7 206€	97 940 €	922 429 €	1 157 429 €
--------------	---------	----------	-----------	-------------

1.4 Ajustement C2

Les montants repris ci-dessous constituent des plafonds. Ils sont exprimés en € HT 2007.

2012	2013	2014	2015
------	------	------	------

Métro

Ligne 4	Prolongement à Mairie de Montrouge	0 €	760 000 €	770 000 €	760 000 €
Sous-total		0 €	760 000 €	770 000 €	760 000 €

Commun

Ligne 12	Prolongement à Front Populaire_correction avenant 1	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-013	Prolongement à Pte de la Chapelle_correction avenant 1	-1 000 €	0 €	0 €	0 €
Sous-total		-1 000 €	0 €	0 €	0 €

Bus Site Propre

100-100-393	Opération TCSP Sucy	0 €	0 €	0 €	0 €
Sous-total		0 €	0 €	0 €	0 €

Mobilierien Paris

100-100-060	GPRU report de terminus	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-095	GPRU report de terminus	0 €	0 €	0 €	0 €
Sous-total		0 €	0 €	0 €	0 €

Mobilierien Banlieue

100-100-164	Adaptation de l'offre	-51 584 €	-82 835 €	-82 835 €	-82 835 €
100-100-308	Opération TCSP Sucy	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-152	offre 2012 : prolongt 2ème rond point ZAC des tulipes	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-183	Offre 2012 : renfort heures creuses	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-379	offre 2012 : création service de soirée et du D	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-143	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-148	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-173	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-268	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-308	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
		-51 584 €	-82 835 €	-82 835 €	-82 835 €

Bus Paris

100-100-087	Renfort d'offre gare de Bercy	34 052 €	41 418 €	41 418 €	41 418 €
100-100-085	Offre 2012 : prolongement du service D à Châtelet	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-070	offre 2012 créations soirée et service le D	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-048	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
Sous-total		34 052 €	41 418 €	41 418 €	41 418 €

Bus Banlieue

100-100-120	ligne limitée à Mont d'Est	107 550 €			0 €
100-100-310	création de ligne	-165 240 €			0 €
100-100-358	Suppression des navettes	-61 999 €	-82 835 €	-82 835 €	-82 835 €
100-100-104	Opération TCSP Sucy	0 €	0 €	0 €	0 €

100-100-117	Opération TCSP Sucy	-17 859 €	-41 418 €	-41 418 €	-41 418 €
100-100-281	Opération TCSP Sucy	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-199	Offre 2012 : création service de soirée	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-354	Offre 2012 : création d'un service le dimanche	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-294	offre 2012 : création service D et soirée	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-191	offre 2012 : création soirée 0h30	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-302	offre 2012 : renfort HC et création service soirée	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-283	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-145	offre 2012 : prolongt soirée 0h30 et renfort L à D	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-112	offre 2012 : renfort dimanche	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-132	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-206	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-207	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-270	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-301	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-388	offre 2012	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-427	Renfort scolaire temporaire + renfort HP	0 €	0 €	0 €	0 €
100-100-546	Sortie de contrat CA Est Ensemble - SU Bondy		-86 570 €	-86 570 €	-86 570 €
100-100-515	Sortie de contrat CA Est Ensemble - Till'Bus		-28 373 €	-28 373 €	-28 373 €
Sous-total		-137 548€	-239 196€	-239 196€	-239 196€ €

Noctilien

N775 (N01)	offre 2012 : renfort de charge	0 €	0 €	0 €	0 €
N782 (N15)	offre 2012 : renfort de charge	0 €	0 €	0 €	0 €
N781(N16)	offre 2012 : renfort de charge	0 €	0 €	0 €	0 €
N785 (N12)	offre 2012 : renfort de charge	0 €	0 €	0 €	0 €
Sous-total		0 €	0 €	0 €	0 €

Total	-156 080 €	479 387 €	489 387 €	479 387 €
--------------	-------------------	------------------	------------------	------------------

ARTICLE 2 - MODIFICATION TARIFAIRE

2.1 Ajustement de l'objectif Des recettes directes

1) PARTAGE DES RECETTES DIRECTES

L'annexe VI-2-BIS, ci-jointe, intègre les clés de répartition des nouveaux forfaits Améthyste distribués sur support télébilletique.

2) DEZONAGE DES FORFAITS NAVIGO ET SOLIDARITE TRANSPORT PENDANT LES WEEK-ENDS ET LES JOURS FERIES

Le dézouage des forfaits Navigo et Solidarité Transport pendant les week-ends et les jours fériés entraîne des pertes de recettes tarifaires à hauteur de la diminution de la dépense pour les utilisateurs concernés. Cette modification tarifaire conduit à une perte de recette ayant des conséquences sur le partage de risque entre les entreprises et le STIF. Ainsi, conformément à l'article 79-3 2/ du contrat RATP, les pertes de recettes viennent en diminution de l'objectif de recettes directes.

Les pertes de recettes sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT	2012	2013	2014	2015
Pertes de recettes directes RATP au tarif 01/01/2012	3,415	11,382	11,382	11,382

2.2 Ajustement C 11

Suite aux modifications tarifaires exposées à l'article 2, la contribution C11 versée à la RATP est augmentée des montants figurants au tableau ci-dessous :

En M d'euros HT 2011	2012	2013	2014	2015
Ajustement de C11 suite aux modifications tarifaires	3,415	11,382	11,382	11,382

ARTICLE 3 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C1

Le montant des contributions C11 indiqué à l'article 1^{er} ci-dessus dû par le STIF au titre des modifications d'offre exposées précédemment a été déterminé à partir des coûts unitaires exprimés en € 2007.

Le montant de l'actualisation en € 2011 de cette contribution versées par le STIF à la RATP au titre du contrat 2012-2015 sera déterminé dans un prochain avenant.

ARTICLE 4 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C2

Le montant des contributions C2 indiqué à l'article 1^{er} ci-dessus dû par le STIF au titre des modifications d'offre exposées précédemment a été déterminé à partir des coûts unitaires exprimés en € 2007.

Le montant de l'actualisation en € 2011 de cette contribution versée par le STIF à la RATP au titre du contrat 2012-2015 sera déterminé dans un prochain avenant.

ARTICLE 5 - REVISION DE L'OBJECTIF DES RECETTES DIRECTES

Conformément aux articles 79-3/2 et 82, le tableau de l'article 79-2 relatif au calcul de l'objectif des recettes directes de la RATP est annulé et remplacé par le tableau suivant :

aux tarifs 01/2012 en Million d'euros HT	2012	2013	2014	2015
Objectif de recettes directes RATP suite avenant 1	2182,136	2193,179	2219,479	2250,479
Correction modification tarifaire avenant 2	-3,415	-11,382	-11,382	-11,382
Correction modification d'offre avenant 2		-0,047	0,282	0,282
Nouvel objectif RD	2178,721	2181,75	2208,379	2239,379

ARTICLE 6 - SECURITE DES TRANSPORTS GUIDES

Au chapitre I du titre II, il est créé un article 29-5 « Sécurité des transports guidés » ainsi rédigé :

« Sont précisés en annexe II B 2 les missions de la RATP en matière de sécurité des transports guidés dans le respect des textes en vigueur, notamment pour l'établissement des différents dossiers de sécurité (dossiers de sécurité régularisés, dossiers de réévaluation décennale, rapports annuels pour les systèmes déjà en exploitation ; dossiers de définition, préliminaire, jalon, essais et de sécurité pour les lignes nouvelles ou les modifications substantielles) et pour la désignation des Organismes Qualifiés Agréés (OQA). »

UNE NOUVELLE ANNEXE II B 2 EST JOINTE AU PRESENT AVENANT.

ARTICLE 7 –INDICATEUR DE SUIVI DES RESERVES D'EXPLOITATION DU RER B

A l'article 15-2 / 6 intitulé « Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité », est rajouté dans la catégorie « Indicateurs à titre d'information » l'élément suivant :

- *Indicateur de suivi de la mise en œuvre des réserves d'exploitation du RER B aux heures de pointe*

Une nouvelle annexe I-A-11 « Indicateur de suivi de la mise en œuvre des réserves d'exploitation du RER B » est jointe à l'avenant.

A l'annexe VII-1 intitulée « Informations périodiques à fournir », dans la catégorie « Indicateurs à titre d'information », sont rajoutés les éléments suivants :

j) suivi de la mise en œuvre des réserves d'exploitation du RER B (information trimestrielle):

- *Par terminus du domaine RATP, sous format compatible Excel : le nombre d'éléments supplémentaires théoriquement prévus, le nombre d'éléments supplémentaires effectivement programmés et le nombre d'éléments supplémentaires effectivement mis œuvre aux heures de pointe telles que définies à l'annexe I-A-5 des Jours Ouvrables d'Hiver ,*

ARTICLE 8 - CONVENTION RELATIVE AUX CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT ET D'EXPLOITATION DU SYSTEME COMMUNAUTAIRE DE VENTE A DISTANCE

L'Annexe IV-B-10 ci-jointe annule et remplace l'annexe IV-B-10 du contrat STIF-RATP 2012-2015 par le présent avenant.

ARTICLE 9 - DISPOSITION GENERALE

Toutes les clauses du contrat STIF-RATP 2012-2015, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2015.

ARTICLE 10 - ENTREE EN VIGUEUR

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF

Sophie MOUGARD

Le président de la RATP

Pierre MONGIN

ANNEXE VI-2-BIS
CLES DE REPARTITION DES RECETTES DIRECTES POUR LES TITRES COMMUNS
APPLICABLES A PARTIR DE 1^{ER} JANVIER 2013

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

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

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

2- Forfaits Imagine R Scolaire et Etudiant

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

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

3- Forfaits Mobilis et Ticket Jeune week-end

Forfaits Mobilis				Forfaits Tickets Jeune Week End			
	SNCF	RATP	Opérateurs privés		SNCF	RATP	Opérateurs privés
1-2	0,031	0,969	0	1-3	0,192	0,805	0,003
1-3	0,191	0,804	0,005	1-5	0,685	0,238	0,077
1-4	0,517	0,463	0,020	3-5	0,667	0,083	0,250
1-5	0,742	0,238	0,020				

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

4- Forfait Paris Visite

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

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

5- Forfaits Congrès

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

6- Cartes Améthyste gratuite, demi tarif, et Emeraude

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

Les clés de répartition des recettes des nouveaux forfaits Améthyste distribués sur support télébilletique sont les suivantes :

Paris et départements de petite couronne :

	AMETHYSTE 1-5			AMETHYSTE 1-2		
	RATP	SNCF	Opérateurs privés	RATP	SNCF	Opérateurs privés
75	0,747	0,241	0,012	0,981	0,019	0
92	0,794	0,182	0,024			
93	0,712	0,213	0,075			
94	0,791	0,163	0,046			

Départements de grande couronne :

	AMETHYSTE 1-5			AMETHYSTE 4-5			AMETHYSTE 3-5		
	RATP	SNCF	Opérateurs privés	RATP	SNCF	Opérateurs privés	RATP	SNCF	Opérateurs privés
77				0,111	0,386	0,503			
78									
91							0,234	0,539	0,227
95									

Les assemblées délibérantes des CG 78 et 95 n'ayant pas arrêté les zonages des titres qu'ils distribueront et les conditions d'attribution correspondantes, le calcul des clés de répartition des recettes est reporté.

7- Cartes Rubis

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

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

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

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

9- Tickets t+

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

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

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

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

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

10- Ticket d'accès à bord

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

11- Carte Scolaire Bus lignes régulières

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

12- Autres titres

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

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

- Fête de la musique :

Ventes réalisées par la RATP :

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

Ventes réalisées par la SNCF :

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

<p style="text-align: center;">ANNEXE I-A-11 INDICATEUR DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES RESERVES D'EXPLOITATION DU RER B</p>
--

Référence

Sur le RER B, aux heures de pointe du matin et du soir, la RATP met en œuvre les éléments supplémentaires suivants pour créer des réserves d'exploitation aux terminus :

- 1 train long (soit 2 éléments) à Massy ;
- 1 train long (soit 2 éléments) à Robinson ;
- 1 train long (soit 2 éléments) à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Périmètre de la mesure

La mesure est effectuée aux terminus du RER B du domaine RATP.

Méthode de la mesure

La RATP mesure pour chaque terminus le nombre d'éléments supplémentaires théoriquement prévus, le nombre d'éléments supplémentaires effectivement programmés et le nombre d'éléments supplémentaires effectivement mis œuvre.

La mesure s'applique uniquement les Jours Ouvrables d'Hiver aux heures de pointes, telles que définies à l'annexe I-A-5.

Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF pour information à une fréquence trimestrielle.

ANNEXE II B 2 SECURITE DES SYSTEMES DE TRANSPORTS PUBLICS GUIDES

Les missions de la RATP en matière de sécurité des transports publics guidés s'exercent dans le respect des dispositions de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 sur la sécurité des systèmes et infrastructures de transport, en partie codifiées aux articles L.1612-1 et suivants du code des transports, et des textes d'application de ladite loi, à savoir le décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés et l'arrêté du 23 mai 2003 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.

Missions dans le cas de nouvelles réalisations, d'extensions ou de modifications substantielles de systèmes de transport publics guidés.

Le rôle et les responsabilités de la RATP sont différents selon les modalités d'exercice de la maîtrise d'ouvrage des travaux de réalisation, d'extension ou de modifications substantielles du système de transport.

1. Dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage conjointe :

Lorsque la réalisation, l'extension ou la modification substantielle d'un système de transport public guidé sont effectuées sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP en application de l'article L.1241-4 du code des transports, la RATP établit le dossier préliminaire de sécurité (DPS), les éventuels Dossiers de Jalon de Sécurité (DJS) et Dossier d'Autorisation des tests et Essais (DAE) ainsi que le dossier de sécurité (DS), lors des phases de conception et de réalisation dont elle a la charge, en associant le STIF de manière à lui permettre d'assurer le suivi et le contrôle d'ensemble de l'opération. Le STIF adresse ces dossiers au préfet de la Région Île-de-France.

Il est également convenu que la RATP établisse le dossier de définition de sécurité (DDS) afin d'assurer une continuité dans les démonstrations de sécurité qui doivent être effectuées tout le long de l'opération réalisée en maîtrise d'ouvrage conjointe avec le STIF. Après avoir donné son accord sur le contenu de ce dossier en tant que maître d'ouvrage conjoint en charge de déterminer le programme de l'opération, le STIF adresse ce dossier au préfet de la Région Île-de-France.

Les dispositions précises de coordination entre le STIF et la RATP seront définies dans le cadre d'une convention de maîtrise d'ouvrage conjointe.

2. Dans le cadre d'opération pour laquelle la RATP est désignée maître d'ouvrage par le STIF (soit seule soit en multi-maîtrise d'ouvrage)

Le STIF délègue à la RATP l'établissement du DPS, DJS, DAE et DS. La RATP remet ensuite les dossiers au STIF pour que celui-ci les adresse au préfet de la Région Île-de-France.

Dans le cas d'un projet en multi-maîtrise d'ouvrage, la coordination de l'établissement des dossiers de sécurité est assurée par la RATP. Les dispositions relatives à cette coordination entre les différents maîtres d'ouvrage seront précisées dans des conventions *ad hoc*.

Concernant la réalisation du DDS, elle sera définie au cas par cas en fonction du stade d'avancement auquel est désigné le maître d'ouvrage.

3. Dans le cadre de modifications substantielles apportées à un système existant dont la RATP est exploitant ainsi que gestionnaire, sur le fondement de l'Accord entre le STIF et la RATP fixant le montant de l'indemnité due au titre des transferts de propriété des biens de reprise et définissant le régime des ouvrages constitutifs de l'infrastructure tramway et Transport en Commun en Site Propre (TCSP) signé le 21 septembre 2012 et du présent contrat (cas des tramways) ou en tant que gestionnaire d'infrastructure au sens des dispositions de l'article L.2142-3 du code des transports (cas du métro et du RER).

La RATP établit tous les dossiers (DDS, DPS, DJS, DAE et DS) qu'elle remet au STIF. Celui-ci les adresse au préfet de la Région Île-de-France.

Ce cas de figure vise l'ensemble des modifications substantielles, sous réserve que celles-ci ne nécessitent pas de réaliser des aménagements sur une partie des éléments du système qui relèveraient de la maîtrise d'ouvrage conjointe STIF/RATP. Dans cette dernière hypothèse, les dossiers seront établis selon les termes du point 1 de la présente annexe, relatif à la maîtrise d'ouvrage conjointe.

4. Dans le cadre de la réalisation ou l'extension d'un système pour laquelle la RATP n'exercera pas la maîtrise d'ouvrage alors qu'elle deviendra gestionnaire du nouveau système, ou du système étendu, sur le fondement du présent contrat ou en tant que gestionnaire d'infrastructure au sens des dispositions de l'article L.2142-3 du code des transports.

Afin de respecter les exigences de sécurité du système ferroviaire et ainsi permettre à la RATP d'exercer pleinement sa future mission de gestionnaire d'infrastructure, celle-ci sera associée, en tant que futur gestionnaire, à la démonstration de sécurité et donc à l'élaboration des différents dossiers de sécurité (DDS, DPS, DJS, DAE et DS). La RATP devra pouvoir faire valoir ses prescriptions de fiabilité, disponibilité, maintenabilité, sécurité, et interopérabilité du système lors de l'élaboration de ces dossiers, et ainsi être à même, après la mise en service, de maintenir un niveau de sécurité suffisant.

En ce qui concerne les opérations de réalisation, d'extension ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé relevant d'un Contrat de projets, les missions en matière de sécurité évoquées précédemment dans les différentes hypothèses et qui seront assurées par la RATP seront financées dans le cadre du financement du Contrat de projets. Pour les autres opérations, ces missions seront financées dans le cadre du plan quadriennal d'investissements (PQI).

Lorsque la RATP est maître d'ouvrage (MOA) ou MOA conjoint de la réalisation, de l'extension ou de la modification d'un « système de transport », elle est, en application de l'article 22 du décret n°2003-425 du 9 mai 2003, en charge de la désignation de l'Organisme Qualifié Agréé (OQA) couvrant les domaines infrastructures (a), contrôle commande et signalisation ferroviaire (b), énergie (c), et matériel roulant (d). Cet OQA dispose également du statut de dirigeant responsable des évaluations pour l'ensemble de l'opération.

Pour les projets de tramway, les dispositions relatives à l'OQA « insertion urbaine » sont précisées au cas par cas dans le cadre de conventions qui organisent la maîtrise d'ouvrage des opérations.

Missions de la RATP en cours d'exploitation des systèmes de transports publics guidés.

La RATP, en tant qu'exploitante, s'engage vis-à-vis du STIF, qui l'accepte, à ce que l'exploitation de ses lignes de métro, de ses lignes de RER, de tramways, ou d'autres modes guidés, assure aux usagers, aux personnels d'exploitation et aux tiers un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui existait à la date de signature du contrat.

La RATP, en tant que gestionnaire d'infrastructure, s'engage dans le respect, d'une part, des dispositions de l'article L.2142-3 du code des transports et du décret n°2011-320 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP, et d'autre part, de son cahier des charges et du présent contrat, à ce que, durant toute la durée de l'exploitation, l'état des infrastructures et des matériels dont elle est responsable permette d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5 du décret 2003-425 sans se substituer aux responsabilités qui relèvent directement de la responsabilité de l'autorité organisatrice. La RATP veille au respect des règlements de sécurité de l'exploitation.

Les dispositions du décret n° 2003-425 relevant des systèmes en exploitation et traitant de l'obligation de production de dossiers de sécurité régularisés, de dossiers de réévaluation décennale et de rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation sont mises en œuvre dans le présent contrat.

Établissement et mise en œuvre des règlements de sécurité de l'exploitation et des plans d'intervention de sécurité.

La RATP, en tant qu'exploitant, élabore et met en œuvre les règlements de sécurité de l'exploitation et les plans d'intervention de sécurité, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Systèmes exploités par la RATP mis en service antérieurement au décret n°2003-425 du 9 mai 2003

Conformément aux articles 44 et 70 du décret 2003-425, les dossiers de sécurité régularisés ont été transmis au préfet de région.

La RATP continuera à assurer le suivi de ces dossiers (prise en compte des demandes et avis des services de l'État, production de compléments...).

Réévaluation périodique de la sécurité des systèmes exploités par la RATP

Les articles 34 et 35 du décret 2003-425 du 9 mai 2003 prévoient une réévaluation décennale des systèmes de transports publics guidés, sur la base de dossiers dont le contenu sera précisé en tant que de besoin par un arrêté conjoint du ministre des transports et du ministre chargé de la sécurité civile. La RATP les prépare et les remet au STIF qui les adresse au préfet de la Région Île-de-France.

- La RATP, en tant qu'exploitante, actualise les règlements de sécurité de l'exploitation des systèmes qu'elle exploite, ainsi que les plans d'intervention de sécurité. Cette actualisation devra respecter les dispositions des articles 34 et 35 du décret 2003-425 du 9 mai 2003 et de l'arrêté du 23 mai 2003 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains, et prendre en considération les guides d'application du STRMTG.

Rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation

Pour l'application de l'article 41 du décret n°2003-425, la RATP produit les rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation des systèmes dont elle assure l'exploitation et la maintenance. Le contenu de ces rapports respectera les dispositions réglementaires en vigueur, et prendra en considération les guides d'application du STRMTG. Elle les remet au STIF et au préfet de la Région Île-de-France.

Rapports sur les évènements notables liés à la sécurité ou sur les accidents ou incidents graves

En application de l'article 39 du décret n°2003-425, lorsque survient un évènement notable lié à la sécurité, la RATP, en tant qu'exploitant, adresse au STIF et au préfet de la Région Île-de-France, un rapport circonstancié sur cet évènement.

En application de l'article 42 du décret n°2003-425, lorsque survient un accident ou incident grave, la RATP, en tant qu'exploitant, adresse au préfet de la Région Île-de-France, un rapport circonstancié sur cet accident ou incident, visé par le STIF.

Annexe IV-B-10
Convention relative aux conditions de développement et d'exploitation du
Système Communautaire de Vente à Distance
via le canal internet et le canal des Guichets Automatiques Bancaires

Entre:

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41, rue de Châteaudun à Paris (IX^{ème}), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibérations du conseil en date des 1 juin et 6 juillet 2011

Ci-après désigné « le STIF »,

Et :

La Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par Madame Patricia DELON, en sa qualité de Directrice du Département Commercial (CML) de la RATP, ci-après dénommée la "RATP",

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris XIV^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Madame Bénédicte Tilloy, Directrice Générale SNCF Transilien, ci-après désigné « la SNCF »,

L'Organisation Professionnelle des Transports en Ile de France, Association loi de 1901, n° de SIRET : 435 403 472 00010, dont le siège est situé à Paris (75014), 12, villa de Lourcine, représentée par Monsieur Thierry COLLE, Directeur Général, ci-après désignée « OPTILE »,

Ci-après désignés conjointement « les transporteurs »,

CHAPITRE I : GENERALITES

ARTICLE 1 - OBJET

La présente convention décrit les conditions de conception, de développement et d'exploitation par les Transporteurs en mode communautaire d'un système permettant la vente, la distribution et le rechargement de passes Navigo à destination du grand public via le canal de vente internet et les Guichets Automatiques Bancaires.

Elle complète l'article 8 du Cahier des Charges de la Gestion Communautaire annexé aux contrats d'exploitation passés entre le STIF et les transporteurs.

Cette convention ne crée d'obligations pour l'entreprise de transport signataire et pour le STIF que dans la mesure où elle est annexée aux contrats d'exploitation signés entre le STIF et la RATP, la SNCF et les entreprises de transport membres de l'association OPTILE, dans les mêmes formes et suivant la même rédaction.

ARTICLE 2 - DEFINITIONS

Dans la suite du document :

- Le vocable « Portail Navigo » désigne le site internet www.navigo.fr géré par le STIF.
- le système complet mis en place est dénommé « Système Communautaire de Vente à Distance» (SCVD). Il comprend :
 - un module internet de vente à distance (front office vente Internet),
 - une interface vis-à-vis des réseaux bancaires (canal DAB/GAB),
 - un back office (système unique de rechargement Navigo).
- Le vocable « *version* » rassemble toutes les fonctions du système mis en service au même moment.
- Le vocable « *version majeure* » est une version contenant de nouvelles fonctionnalités entraînant une modification importante du système.
- Le vocable « réseau bancaire » désigne un groupe d'établissements financiers assurant une gestion intégrée des Guichets Automatiques de Bancaires incluant tous leurs sous participants et pour lequel une seule négociation commerciale et technique est à mettre en œuvre.
- Le vocable « *Jour de pointe* » correspond :
 - dernier jour ouvrable de chaque mois et premier jour ouvrable de chaque mois
 - + 2^{ème} jour du mois lorsque le 1^o est un dimanche ou un jour férié,
 - + 3^{ème} jour du mois lorsque le 1^o est un samedi,
 - tous les dimanches et lundis.
- Le vocable « *Jour standard* » correspond à tous les jours qui ne sont pas des jours de pointe.

ARTICLE 3 - ORGANISATION COMMUNAUTAIRE

Les droits et obligations de la présente convention sont confiés par les entreprises de transport au GIE COMUTITRES conformément au mandat ci-annexé.

La clé de répartition des quanta de responsabilités entre la RATP, la SNCF et OPTILE est définie dans la convention de partage annexée au mandat.

ARTICLE 4 - DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour une durée courant du 1 juillet 2011 au 31 décembre 2016, soit 15 mois de développement et 4 ans et 3 mois d'exploitation. Elle survit aux contrats d'exploitation actuels entre le STIF et les transporteurs arrivant à terme avant l'échéance de la présente convention et a vocation à être intégrée aux prochains contrats pluriannuels.

Elle a vocation à être reconduite de manière expresse et d'un commun accord, les parties arrêtant alors les nouvelles dispositions techniques et financières applicables, au moins 12 mois avant la date normale d'échéance.

CHAPITRE II: EXIGENCES FONCTIONNELLES

ARTICLE 5 - LE SERVICE CIBLE

5.1 – Vente sur canal internet

L'interface avec le client comporte les services suivants :

- l'aide au choix du titre de transport,
- la commande de passes Navigo,
- l'achat et le rechargement de forfaits « Navigo mois » et « Navigo semaine » sur passes Navigo et Navigo Découverte,
- le rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R
- l'achat et le rechargement de forfaits solidarité Transport,
- le chargement des Droits Solidarité Transport et de forfaits Gratuité Transport,
- le rechargement des titres Améthyste
- l'information pratique des clients liée aux services,
- le paiement des titres,
- le support technique client de premier niveau.

5.2 – Vente canal DAB/GAB : aux guichets automatiques bancaires

L'interface avec le client comporte les services suivants :

- le choix du titre de transport,
- l'achat et le rechargement de forfaits « Navigo mois » et « Navigo semaine » sur passes Navigo et Navigo Découverte,
- le rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R
- l'achat et le rechargement de forfaits solidarité Transport,
- le chargement des Droits Solidarité Transport et de forfaits Gratuité Transport,
- le rechargement des titres Améthyste,
- le paiement des titres.

ARTICLE 6 - EXIGENCES DE QUALITE DE SERVICE

Les exigences de qualité sont pour le système cible :

- Système de rechargement ouvert 365 jours par an, 7 /7 et 24h/24

Le module internet de vente à distance doit pouvoir gérer, en simultané, 1000 connexions. Le système doit pouvoir gérer 500 rechargements minutes.

Les temps de réponse du module internet de vente à distance, hors temps dû à la configuration du client, doivent être de l'ordre de la seconde pour les pages d'information, de 6 secondes maximum pour les pages nécessitant la lecture du passe et l'affichage de données en corrélation, de 5 secondes pour le paiement et de 10 secondes pour le rechargement.

Le système communautaire de vente à distance devra offrir une disponibilité de 99,5 % mesurée chaque trimestre et reposant sur une fenêtre d'ouverture de tous les jours et de 6 h à 01 h.

Une disponibilité trimestrielle de 99% est également garantie sur les seuls jours de pointe.

Pour des actes de maintenance, il sera possible d'accorder des périodes d'indisponibilité qui seront exonérées de ce calcul et ne pourront excéder 24h. Ces périodes devront être connues un mois à l'avance et seront communiquées sur le site pour prévenir les clients. Elles ne pourront pas avoir lieu les jours de pointe. Il ne pourra pas y avoir plus de 2 périodes de ce type par trimestre.

Le respect des exigences de qualité de service devra être justifié dans le cadre d'un reporting trimestriel précisant les ventes en nombre par canal et par titre tarifaire, les taux d'indisponibilité de la période (jours de pointe et tous les jours) ainsi que les périodes de maintenance réalisées. Ces données seront fournies pour le trimestre échu et en cumul sur l'année civile en cours.

ARTICLE 7 - CONTENU DES INTERFACES : EXIGENCES SPECIFIQUES CANAL INTERNET

Le STIF fournira une expression des besoins relative à la recommandation graphique et à la page d'accueil concernant le module internet de vente à distance pour T0+2 (1/09/2011). La charte graphique actuelle (décrite dans le document : Charte d'identité visuelle Internet et recommandations techniques - juillet 2010) servira de référence aux transporteurs pour développer le module internet de vente à distance.

Le module internet de vente à distance, mis en œuvre par les transporteurs, suivra la nouvelle charte graphique élaborée pour le « Portail Navigo ». Cette nouvelle charte graphique sera communiquée aux Transporteurs au plus tard fin décembre 2011. Dans le cas contraire, les transporteurs s'appuieront sur la charte graphique actuelle.

Les Transporteurs ayant établi leurs estimations financières et leur planning sur la base de la charte graphique actuelle et sur le postulat d'un changement mineur (couleurs, police, etc..) de cette dernière, le STIF s'engage à couvrir par voie d'avenant à la présente les surcoûts ainsi que l'acceptation des nouveaux délais qu'engendrerait une complexité de la nouvelle charte par rapport à la charte actuelle.

Cette complexité est établie dès lors que les transporteurs démontrent qu'elle entraîne un surcoût par rapport au coût de mise en conformité estimé à la signature de la présente convention.

Le module internet de vente à distance est accessible via le portail Navigo. Les sites des transporteurs présentent un lien (procédé technique de redirection) qui redirigera systématiquement et exclusivement vers le « portail Navigo ». En revanche, les utilisateurs auront la capacité d'enregistrer un lien vers les pages correspondant à leurs besoins spécifiques.

Le procédé technique d'encapsulation (présentation du module internet de vente dans une charte graphique de l'entreprise) n'est pas autorisé.

Dans la limite et à condition que le calendrier, de Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services, ne soit pas remis en cause, les transporteurs associeront le STIF à l'élaboration des pages d'accueil du module internet de vente à distance afin d'assurer l'homogénéité de présentation et la cohérence des informations fournies entre le portail Navigo et le module internet de vente à distance géré par les transporteurs.

Avant la mise en service ou lors des évolutions des interfaces à disposition des utilisateurs, les fonctionnalités et les éléments graphiques doivent être présentés au STIF dans le cadre du comité de suivi prévu à l'Article 19 -

Le STIF validera la bonne application par les transporteurs de la nouvelle charte graphique dans le calendrier compatible avec la mise en service de la V1. Les engagements de disponibilité et de qualité de service s'appliquent à partir du moment où l'internaute arrive sur une page du module internet de vente à distance. Le module internet de vente à distance comportera une page de contact appelable des pages spécifiques liées au rechargement. Il comportera les coordonnées de l'administrateur du site de rechargement (nommé par le GIE Comutitres). Si un message concerne le portail navigo.fr et pas le rechargement de titres, l'administrateur du site le renverra vers celui de navigo.fr. Il est de la responsabilité des transporteurs d'indiquer, voire de proposer aux utilisateurs potentiels des lecteurs de rechargement (USB) conformes aux services proposés. Le STIF ne finance aucun équipement lecteur de rechargement.

ARTICLE 8 - CONTENU DES INTERFACES : EXIGENCES SPECIFIQUES AU CANAL GAB

Le rechargement sur automates bancaires doit respecter des exigences sur les interfaces clients (par exemple : affichage ergonomique et non discriminatoire de l'identité communautaire, définition de la cinématique transactionnelle de rechargement, etc.) Les transporteurs tiendront compte de l'expérience acquise en Ile de France et dans les agglomérations où ce service existe, sur les interfaces utilisateurs et les interfaces externes du système pour définir les nouvelles interfaces à mettre en place. Les transporteurs s'engagent à promouvoir une interface utilisateur similaire auprès de tous les réseaux bancaires avec lesquels ils envisagent de développer le service communautaire. Ils tiendront compte toutefois des contraintes techniques et commerciales éventuelles de la banque. Avant la mise en service ou lors des évolutions des interfaces à disposition des utilisateurs, les fonctionnalités et les éléments graphiques doivent être présentés au STIF dans le cadre du comité de suivi prévu à l'Article 19 -

ARTICLE 9 - CONTENU DE LA VERSION V1 ET V2

La version 1 (V1) correspond au système cible comprenant l'ensemble des services décrits à l'Article 5 - à l'exception de :

- Pour le module internet de vente à distance :
 - du rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R,
 - du rechargement des titres Améthyste.
- Pour les services vente par le canal DAB/GAB : Guichets Automatiques Bancaires :
 - du rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R,
 - du rechargement des titres Améthyste.

La version 2 (V2) correspond au système cible comprenant l'ensemble des services décrits à l'Article 5 (sans exceptions). Pour le canal DAB/GAB, la prise en compte du service sur un réseau bancaire dépend de l'accord de la banque partenaire.

ARTICLE 10 - L'ALLOTISSEMENT

Le projet de mise en œuvre du système et de son exploitation est décomposé en plusieurs lots.

Les Entreprises s'engagent à transmettre au STIF l'ensemble des spécifications fonctionnelles du Système Communautaire de Vente à Distance, à savoir tout document de description fonctionnelle échangé entre elles et leur(s) prestataire(s) ainsi que la description technique des interfaces entre le back office et le module internet de vente à distance et entre ce dernier et les systèmes des banques.

Les Entreprises concèdent au STIF sur ces documents tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion, sans limitation de durée, en vue de leur utilisation dans le cadre des transports en Ile de France.

10.1 Lots de mise en œuvre

10.1.1 Version 1

LOT 1 : Gestion de Projet

Le LOT 1 comprend :

- le pilotage du Projet,
- les spécifications fonctionnelles du module internet de vente à distance,
- les spécifications de service du back office,
- les spécifications de l'interface réseau bancaire et de l'interface module internet de vente à distance avec le système back office,
- la passation des contrats de prestations nécessaires à la mise en œuvre de la présente convention,
- la réalisation de la Recette Applicative,
- la réalisation de la Recette Bout en Bout,
- la mise en Production de la version V1.

LOT 2 : Mise en œuvre du module internet de vente à distance

Le LOT 2 comprend le développement du module internet de vente à distance en conformité avec l'Article 9 -

LOT 3 : Mise en œuvre de l'interface DAB/GAB

Le LOT 3 correspond au développement par les entreprises et les réseaux bancaires du service de rechargement des passes Navigo via les interfaces automates bancaires des réseaux bancaires.

La mise en œuvre du rechargement peut être réalisée via l'interface à contact du passe Navigo ou bien via l'interface sans-contact du Passe.

Le STIF finance, après accord sur le projet (Réseau bancaire, liste d'automates en Grande Couronne et performances du système bancaire), l'effort des Transporteurs pour mettre en œuvre l'acceptation du rechargement des passes Navigo sur les automates bancaires. A ce titre, il subventionne l'ouverture du service sur la base d'un montant forfaitaire par réseau bancaire accepteur, conformément à l'Article 14 - 1.

Chaque transporteur doit justifier que le nouveau réseau bancaire offre environ 600 automates ouverts au service dont au moins 300 localisés en « grande couronne ».

- Le cumul des contributions versées à ce titre par le STIF est au maximum de 600 K€ hors taxe (correspondant à 5 réseaux bancaires).

Le réseau bancaire (CIC/Crédit Mutuel) actuellement exploité par la RATP ne fera pas l'objet d'une contribution de mise en œuvre.

LOT 4: (OPTIONNEL) Lecteurs Sans-Contact sur automates bancaires

Le LOT 4 est optionnel : il dépend des choix techniques de mise en œuvre du LOT 3 avec les réseaux bancaires.

Sous réserve que le projet (Réseau bancaire et nombre d'automates en Grande Couronne) ait été approuvé par lui avant sa mise en œuvre, le STIF peut apporter une contribution spécifique par lecteur sans-contact à installer sur les automates bancaires.

L'extension du réseau bancaire (CIC/Crédit Mutuel) actuellement exploité par la RATP (200 automates) pourra bénéficier de cette contribution sur justificatifs et accord préalable du STIF.

10.1.2 Version 2

LOT V2 Mise en œuvre de la Version 2 :

Le LOT V2 comprend le développement et la mise en production de la version 2 pour le module internet de vente à distance et l'interface DAB/GAB en conformité avec l'Article 9.

10.2 Lots d'Exploitation

LOT 5 : Exploitation du module internet de vente à distance

Le LOT 5 correspond à la contribution du STIF à l'exploitation du module internet de vente à distance. C'est un montant forfaitaire annuel, révisable selon la formule indiquée à l'Article 17 - Révision des contributions.

La facturation sera établie au prorata de la durée d'exploitation si celle-ci n'a pas été effective sur une année complète.

La contribution est due à la mise en service de la V1 et versée selon les modalités définies à l'Article 15 - « Echéanciers des paiements ».

LOT 6: Exploitation Moteur de Rechargement

Le LOT 6 correspond à la contribution du STIF à l'exploitation du back office de rechargement.

La contribution est constituée d'un montant forfaitaire annuel révisable selon la formule indiquée à l'Article 17 - Révision des contributions, et d'une part variable dépendant des postes suivants :

- % des Ventes CA Annuel (généré par les nouveaux canaux de vente) au dessus de 50 Millions d'euros,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé,
- coût à l'acte par Chargement de contrat Améthyste ou imagineR.
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Réduction,

La facturation du montant forfaitaire sera établie au prorata de la durée d'exploitation journalière si celle-ci n'a pas été effective sur une année complète.

L'ensemble des coûts à l'acte sera révisable selon la formule de l'Article 17 - Révision des contributions.

La contribution est due dès la mise en service de la V1, éventuellement minorée des pénalités applicables au titre de l'Article 18 - Pénalités pour non respect des exigences de qualité de service. La contribution sera versée selon les modalités définies à l'Article 15 -

LOT 7 : Exploitation de l'interface DAB/GAB

Le LOT 7 correspond à la contribution STIF à l'Exploitation de l'interface de rechargement avec les réseaux bancaires.

La contribution est constituée d'un montant forfaitaire annuel par réseau bancaire, révisable selon la formule indiquée à l'Article 17 - et d'une part variable dépendant des postes suivants :

- coût à l'acte par Vente de forfait Navigo Mois et Navigo Semaine,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Réduction,
- coût à l'acte par Chargement de contrat Améthyste ou imagineR.
- coût à l'acte par Vente du Titre associé.

La contribution est due dès la mise en service de la V1 et versée selon les modalités définies à l'Article 15 - .

La facturation du montant forfaitaire sera établie au prorata de la durée d'exploitation journalière si celle-ci n'a pas été effective sur une année complète.

Le réseau bancaire (CIC/Crédit Mutuel) est pris en compte dès la mise en service de la V1 définie à l'Article 9 -

ARTICLE 11 - LES LIVRABLES DE SPECIFICATIONS

Les livrables de spécifications sont élaborés conformément aux délais prévus à l'Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services.

Les transporteurs transmettent au STIF pour information les livrables suivants :

- les spécifications fonctionnelles du module internet de vente à distance,
- les spécifications de service du back office,
- Les spécifications fonctionnelles des interfaces Canal DAB/GAB,
- les spécifications de l'Interface réseau Bancaire et de l'Interface module internet de vente à distance avec le système back office.

Le STIF transmet aux transporteurs ses observations par lettre simple, dans le délai indiqué dans le calendrier des livraisons.

Toute modification des spécifications entraînant le non respect des délais contractuels doit faire l'objet d'une information immédiate du STIF.

ARTICLE 12 - CALENDRIER DES LIVRAISONS ET D'OUVERTURE DES SERVICES

Les entreprises de transport s'engagent à respecter le planning suivant :

Réf	Date	Livrables
T0	1/07/2011	Notification par le STIF de l'avenant approuvant la présente convention et l'annexant aux contrats d'exploitation STIF-transporteurs à toutes les entreprises
T1	T0 1/07/2011	Début de rédaction des livrables de spécification du Système Communautaire de Vente à Distance, soit : <ul style="list-style-type: none">• les spécifications fonctionnelles du module internet de vente,• les spécifications de service du back office• les spécifications de l'Interface réseau bancaire et de l'interface module internet de vente avec le système back office
T2	T0+2 1/09/2011	<ul style="list-style-type: none">• Expression de besoin du STIF relative à la recommandation graphique et à la page d'accueil
T3	T0+3 1/10/2011	<ul style="list-style-type: none">• Présentation des projets des livrables de spécifications au STIF pour commentaires
T4	T0+4 1/11/2011	Fourniture des commentaires STIF sur les spécifications
T5	T0+5 1/12/2011	Fourniture des livrables définitifs des spécifications
T6	T0+15 1/10/2012	Ouverture du Service V1 et date limite de livraison des mises à jour des spécifications du système communautaire de vente à distance.

Le non respect des délais indiqués sans accord préalable du STIF fera l'objet de pénalités telles que décrites à l'Article 18 -

Les fonctionnalités de la version 2 du SCVD, telles que décrites à Article 9, sont mises en place au plus tard le 1er avril 2013. Les spécifications fonctionnelles sont remises au STIF 3 mois avant cette date.

ARTICLE 13 - PRISE EN COMPTE DES EVOLUTIONS

Toute modification de la V2 non liée aux décisions prises par le STIF fait l'objet d'une information au STIF dans le cadre du comité de suivi prévu à l'Article 19 - Comité de

suivi, ci-dessous, au moins deux semaines avant la mise en production effective projetée, information qui précise notamment les apports fonctionnels et techniques ainsi que les risques d'interruption de service pour le grand public.

Les transporteurs s'engagent à indiquer au STIF toutes les évolutions imposées par des dispositions législatives ou réglementaires qui auront un impact sur le Système. Celles-ci seront considérées comme de la maintenance évolutive.

La maintenance évolutive liée aux décisions du STIF ou à des évolutions législatives ou réglementaires fait l'objet d'une prise en charge financière par le STIF sous forme d'avenant. L'avenant précisera les plannings et les coûts de chaque évolution.

Le STIF formulera chaque demande d'évolution par courrier. Les Entreprises s'engagent à présenter au STIF un ou plusieurs devis et les plannings associés, entre 4 et 8 semaines après la réception de la demande en fonction de l'importance de la modification.

CHAPITRE III : REGIME FINANCIER

ARTICLE 14 - LES CONTRIBUTIONS DU STIF

Le STIF finance les coûts de mise en œuvre du Système ainsi que les coûts d'exploitation tels que prévus entre les parties. Les économies réalisées sur les autres canaux de distribution seront prises en compte au travers d'avenants dans les contrats d'exploitation.

Concernant les lots 3, 4 et 7, les négociations avec les réseaux bancaires permettront de connaître le niveau d'acceptation des rémunérations par les banques. En cas de difficulté pour trouver des réseaux intéressés, les transporteurs et le STIF étudieront les évolutions envisageables.

14.1 - Les contributions de Mises en Œuvre

MISE EN OEUVRE – Montants Hors Taxe	
LOT 1 : Gestion de Projet	510 K€
LOT 2 : Mise en Œuvre du module internet de vente	390 K€
LOT 3 : Mise en œuvre interface DAB/GAB (Canal GAB) Par nouveau réseau Bancaire agréé par le STIF	120 K€
LOT 4 : (OPTIONNEL) Lecteurs Sans-Contact Automates bancaires (par lecteur)	0,5 K€
LOT V2 : Mise en œuvre de la Version 2	145 K€

14.2 - Les contributions d'Exploitation

Les montants forfaitaires ou unitaires des contributions d'exploitation retenus ci-dessous s'appuient sur des estimations réalisées en 2011 et qui prennent en compte les coûts du service.

EXPLOITATION – Montants Hors Taxe			
LOT 5 : Exploitation du module internet		Forfait Annuel	100 K€
LOT 6 : Exploitation Moteur de Rechargement			
Fixe	Contribution Forfaitaire Annuelle	Forfait Annuel	700 K€
Variable	Contribution Variable Annuelle		
	% des Ventes d'un CA Annuel entre 50 et 150 M€	En % du CA	0,60%
	% des Ventes au dessus d'un CA Annuel de 150 M€	En % du CA	0,35 %
	Par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé	PU	0,35 €
	Par chargement de contrat Améthyste ou imagineR	PU	0,50 €
	Par Chargement du Droit à Réduction	PU	0,10 €
	Coût CB au réel des Ventes	Taux en % du CA	0,7%
LOT 7 : Exploitation interface canal DAB/GAB			
Fixe	Contribution Forfaitaire Annuelle	Par réseau	10K€
Variable	Contribution Variable Annuelle		
	Par opération de vente (Hors Droits à Gratuité et Réduction)	PU	0,50 €
	Par Chargement de Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé	PU	0,50 €
	Par chargement de contrat Améthyste ou imagineR	PU	0,50 €
	Par Chargement de Droit à Réduction	PU	0,25 €

Grille de lecture :

- Le rechargement d'un passe Navigo via le module internet de vente à distance:- Application des règles des lots 5 et 6
- Le rechargement d'un passe Navigo via l'interface réseaux bancaires (DAB/GAB) : application des règles des lots 6 et 7

ARTICLE 15 - ECHEANCIER DES PAIEMENTS

15.1 - Les Lots de Mise en Œuvre

15.1.1 Version 1

Les lots de mise en œuvre feront l'objet de contributions d'investissements selon l'échéancier suivant :

LOT 1 : Gestion de Projet

- 20% au démarrage du projet (T0)
- 20% à la présentation des livrables de spécification (T3)
- 40% à la mise en service
- 20% à la mise à jour finale des livrables de spécification suite à la mise en service

•

LOT 2 : Mise en Œuvre du module internet de vente

- 25% au démarrage du projet (T0)
- 25% à la présentation des spécifications du module internet de vente (T3)
- 35% à la mise en service
- 15% à la remise des spécifications fonctionnelles finales de la V1 du module internet de vente.

LOT 3: Mise en œuvre l'Interface DAB/GAB – Par nouveau réseau Bancaire agréé par le STIF

- 15% au démarrage de chaque projet,
- 25% à la fourniture des spécifications détaillées de l'interface,
- 35% à la mise en service opérationnelle de l'interface avec le réseau bancaire,
- 25% à l'attestation d'ouverture de 95% des GAB du nouveau réseau bancaire.

LOT 4: (OPTIONNEL) Lecteurs Sans-Contact Automates bancaires – Projet agréé par le STIF

- 25% au démarrage de chaque projet agréé par le STIF (nombre de GAB prévus)
- 25% à la mise en service opérationnelle de l'interface avec le réseau bancaire,
- 25% % à l'attestation d'ouverture des 100 premiers GAB du nouveau réseau bancaire
- 25% à l'attestation d'ouverture de 95% des GAB du nouveau réseau bancaire.

15.1.1 Version 2

LOT V2 : Mise en œuvre de la Version 2

- 50 % au démarrage du projet.
- 35 % à la mise en service.
- 15 % à la remise des spécifications fonctionnelles finales.

15.2 - Les Lots d'Exploitation

Les lots d'exploitation feront l'objet de contributions d'exploitation après la mise en service de la V1 sur la base d'une facturation annuelle et selon les modalités suivantes :

- Acompte au 31 mars de l'année N de 50% des forfaits d'exploitation et de 45% du montant prévisionnel variable de l'année N
- Acompte au 30 septembre de l'année N de 50% des forfaits d'exploitation et de 45% du montant prévisionnel variable de l'année N
- Solde au 31 mars de l'année N+1 de l'année N avec la fourniture de la documentation mise à jour s'il y a lieu ainsi que du reporting de l'année N

Si la mise en service de la v1 est en cours d'année, la date du premier acompte sera celle de l'acompte suivant cette date de démarrage. Le montant total sera calculé en fonction du prorata de l'année complète et le pourcentage à appliquer dessus sera celui de l'acompte auquel on ajoutera les pourcentages des acomptes précédents.

Chaque année et avec chaque présentation de l'acompte au 30 septembre, les transporteurs feront parvenir au STIF l'ensemble de la documentation du module communautaire de vente à distance conforme (donc mis à jour) aux fonctionnalités opérationnelles constatées au 30 juin de l'année de référence.

LOT 5 : Exploitation module internet de vente

- Forfait annuel de Contribution

LOT 6 : Exploitation Moteur de Rechargement (internet et DAB/GAB)

- Forfait Annuel de Contribution

- Part Variable de la Contribution
 - % des Ventes CA Annuel au dessus de 50 Millions d'euros pour le back-office (moteur de rechargement),
 - % des Ventes CA Annuel pour le coût de la redevance cartes bancaires
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Réduction

LOT 7 : Exploitation de l'Interface DAB/GAB

- Forfait Annuel de Contribution par réseau bancaire
- Forfait Variable de Contribution
 - Prix Unitaire par Vente
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Réduction

ARTICLE 16 - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT

Les Entreprises confient au GIE Comutitres un mandat de facturation et d'encaissement des contributions du STIF.

Les sommes sont versées au GIE sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte (Code Banque : 1189, Code guichet : 00124 , N° compte : 00010009401 , Clé :08) seront transmises au STIF avant le premier versement.

Le paiement est effectué par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de l'appel de fond.

Les versements ont lieu dans les 40 jours suivant la réception par le STIF de l'appel de fond accompagné de l'ensemble des justificatifs.

Les modèles de factures seront définis dans le cadre du Comité de Suivi.

Toutes les prestations facturées dans le cadre de la présente annexe sont taxées au taux de 7% au titre de la taxe sur la valeur ajoutée.

Le STIF s'engage à supporter toutes les conséquences financières qui pourraient être mises à la charge des parties, en raison de la remise en cause du taux d'assujettissement à la TVA des contributions versées en contrepartie de l'exécution de la présente convention.

En cas de désaccord qui devra être motivé et étayé par des justificatifs, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Il appartient alors au STIF d'informer les entreprises de transport dans les meilleurs délais et par courrier avec accusé de réception de son désaccord sur le montant du solde précité et de déclencher une procédure de conciliation dans les conditions suivantes.

A compter de l'accusé de réception du courrier informant les entreprises du désaccord sur le montant facturé, qui doit être joint d'un mémoire exposant les motifs de la contestation, les parties disposent d'un délai de trente jours pour désigner, d'un commun accord, un conciliateur unique. A l'expiration de ce délai et à défaut d'accord sur la désignation de ce conciliateur unique, la partie la plus diligente envoie une lettre RAR à l'autre partie pour constater l'échec dans la désignation de ce conciliateur. Les parties ont alors 30 jours pour désigner chacune un conciliateur (les transporteurs s'accordant sur la désignation d'un conciliateur unique).

Les conciliateurs désignés devront désigner un troisième conciliateur dans un délai de quinze jours à compter de la désignation du dernier d'entre eux. A défaut de désignation par l'une des Parties du conciliateur de son choix, ou d'entente des deux conciliateurs sur un troisième, sa désignation pourra être demandée, à l'initiative de la Partie la plus

diligente, au président du tribunal administratif de Paris dans l'exercice de ses pouvoirs de conciliation. Les frais de conciliation sont supportés par moitié par le STIF d'une part et par les transporteurs d'autre part.

Le conciliateur unique ou, le cas échéant, les conciliateurs examinent de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des Parties. Ils rendent un avis motivé sur le différend dans un délai de trois mois à compter de la désignation du conciliateur unique ou, le cas échéant, du dernier des conciliateurs. Cet avis propose aux Parties une solution de conciliation.

Il est adressé aux transporteurs et au STIF, qui disposent d'un délai d'un mois pour se concilier ou constater leur désaccord persistant. En cas d'échec de cette procédure, la contestation peut être soumise au tribunal compétent par la Partie la plus diligente."

ARTICLE 17 - REVISION DES CONTRIBUTIONS

Les contributions sont révisées annuellement au 1^{er} juillet, par application de la formule ci-dessous :

$$P = P^{\circ} \times (Sy/Sy^{\circ}) \times 0,995^{(n-2010)}$$

Pour laquelle :

P représente la contribution révisée

P° représente la contribution initiale

Sy est la valeur finale de l'indice SYNTEC

Sy° est la valeur initiale de l'indice SYNTEC

La valeur initiale de l'indice SYNTEC (Sy°) correspond à la dernière valeur connue de l'indice au mois de décembre 2010.

La valeur finale de l'indice SYNTEC (Sy) correspond à la dernière valeur connue de l'indice au 1^{er} juillet.

ARTICLE 18 - PENALITES

18.1 - Pénalités pour retard d'ouverture du service

Dans l'hypothèse où les retards de réalisation ne sont pas imputables au STIF, des pénalités sont appliquées dans les conditions prévues ci-dessous.

Les pénalités sont neutralisées notamment en cas de force majeure ou d'aléas exceptionnels.

Les aléas exceptionnels sont des événements extérieurs aux entreprises de transport, clairement identifiables, qui s'imposent à elles et qu'il ne leur est pas possible de programmer et/ou de surmonter.

Le montant des pénalités est déduit de la facture annuelle d'exploitation émise par le GIE au nom et pour le compte des Entreprises.

Tout retard sans accord préalable du STIF sur la mise en service (T6) sur le calendrier de livraison (Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services) fera l'objet d'une pénalité financière conformément au tableau suivant :

Retard	Pénalité
De 1 à 3 mois	50 K€ par mois de retard
De 4 à 5 mois	100 K€ par mois de retard au-delà du 3 ^{ème} mois

Au delà de 6 mois de retard imputable aux Entreprises, le STIF prendra acte de l'incapacité des Entreprises à respecter leurs engagements contractuels et peut constater leur défaillance. Dans ce cas de figure, le STIF se réserve la possibilité d'appliquer les

mesures définies à l'Article 20 - Défaillance, non respect des engagements. Ces mesures ne sont pas applicables si un événement extérieur aux transporteurs retarde cette mise en service.

18.2 - Pénalités pour non respect des exigences de qualité de service

Le taux de disponibilité du service est calculé pour chaque trimestre selon les modalités de l'Article 6 - Exigences de qualité de Service. Dans le cas où le taux de disponibilité de référence n'est pas atteint pour des raisons imputables aux entreprises, celles-ci encourent une pénalité calculée trimestriellement selon les modalités suivantes :

- 1000 euros par heure d'indisponibilité - en jour de pointe
- 500 euros par heure d'indisponibilité en jour normal

Le montant de la pénalité est réglé par précompte sur les paiements à effectuer aux entreprises.

Le montant cumulé des pénalités sur une année calendaire est plafonné à 20% du forfait annuel de contribution fixe des lots considérés d'exploitation du système.

Lorsque le montant cumulé des pénalités sur une année atteint ce plafond (20%), le STIF pourra prendre acte de l'incapacité des Entreprises à respecter leurs engagements contractuels et constater leur défaillance. Dans ce cas de figure, le STIF se réserve la possibilité d'appliquer les mesures définies à l'Article 20 - Ces mesures ne sont pas applicables si un événement extérieur aux transporteurs retarde cette mise en service.

CHAPITRE IV : DIVERS

ARTICLE 19 - COMITE DE SUIVI

L'application de la présente convention est suivie par le comité 3P prévu à l'article 3.2 du Cahier des Charges de la Gestion Communautaire annexé aux contrats d'exploitation passés entre le STIF et les transporteurs.

ARTICLE 20 - DEFAILLANCE, NON RESPECT DES ENGAGEMENTS

En cas de défaillance des Transporteurs, telle que définie à l'Article 18 - Pénalités ci-dessus, sans préjudice des pénalités déjà appliquées, le STIF peut décider une autre organisation de la vente à distance. Il en informe les entreprises par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans ce cas, la présente convention est résiliée de plein droit à une date fixée dans la lettre recommandée avec accusé de réception qui sera nécessairement postérieure à la date de réception du recommandé.

La date de réception de la lettre recommandée marque le terme de la durée d'exploitation journalière à facturer, étant entendu que ce jour est inclus dans la durée d'exploitation.

ARTICLE 21 - CONTINUTE DE SERVICE

21-1- Continuité du service en cas de mise en œuvre de la résiliation prévue à l'Article 20 - ou en cas de non reconduction de la convention

En cas de non reconduction de la présente convention, ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 18 - Pénalités, le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour les entreprises de transport, de prendre, pendant la dernière année de mise en œuvre de la présente convention ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 18 - Pénalités, toute mesure pour assurer la continuité du service public pour cette prestation.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif de la mise en œuvre de la présente convention à un nouveau régime d'exploitation ou à un nouvel exploitant du système.

En cas de non reconduction de la présente convention ou en cas de défaillance, telle que définie à l'Article 18 - Pénalités et notifiée aux transporteurs par lettre recommandée avec accusé de réception conformément à l'Article 20 - , le STIF ou un tiers désigné par lui de son choix sera subrogé dans les droits et obligations des entreprises de transport pour la mise en œuvre de la présente convention et notamment dans les contrats passés avec des prestataires à cet effet.

Cette subrogation interviendra soit au terme de la présente convention telle que prévue à l'Article 4 - Durée de la convention, ci-avant, soit à la date de résiliation de la présente convention telle que prévue à l'Article 20 - ci-avant, pour la durée restante des contrats de prestations passés par les transporteurs pour la mise en œuvre de la présente convention, dans la limite de 9 mois à compter du terme de la présente convention.

En cas d'application du présent article, il est entendu entre les parties que la propriété du module de vente à distance revient entièrement et exclusivement au STIF, sans que les transporteurs ne puissent prétendre à une quelconque indemnité. Le transfert de propriété est automatique et immédiat, les documents transférés ne constituant que des mesures de mise en œuvre du présent alinéa qui viendront en régularisation d'une situation de fait.

En tout état de cause, les marques des transporteurs exploitées dans le cadre de la présente convention restent leur entière propriété. Elles ne pourront être modifiées ou supprimées sans l'accord express et préalable de leurs titulaires. Le présent alinéa ne s'applique pas aux marques développées spécifiquement par les transporteurs pour la mise en œuvre du module internet de vente à distance.

21-2- Reprise des contrats et engagements des entreprises de transport

- 1- En cas de non reconduction de la présente convention ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 20 - , les entreprises de transport adressent au STIF copie de l'ensemble des contrats passés pour la mise en œuvre de la présente convention, ainsi que tous les documents techniques facilitant le passage à un nouvel exploitant, y compris sans que cela soit limitatif : le schéma complet des données du module communautaire de vente à distance mis à jour et les fichiers de données associés.
- 2- Cette communication a lieu sous réserve du respect du secret industriel et commercial des prestataires contractants des entreprises de transport, lequel ne sera levé, le cas échéant, qu'au moment de la subrogation effective du STIF dans les droits des transporteurs.
- 3- En cas de cessation de la mise en œuvre de la présente convention (échéance normale ou anticipée), le STIF se réserve le droit soit de poursuivre ces contrats, soit de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix. Le STIF notifie sa décision aux entreprises de transport et à leurs cocontractants dans un délai de 9 mois avant la fin de la présente convention en cas de non reconduction de celle-ci, ou de 2 mois à compter de la date de réception de la lettre RAR mentionnée à l'Article 20 - ci-dessus.
- 4- Les entreprises de transport devront veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elles passent avec des tiers pour la mise en œuvre de la présente convention, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.
- 5- Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, les contrats passés par les entreprises de transport avec des tiers avant ladite prise d'effet devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.
- 6- En cas de méconnaissance par les entreprises de transport d'une des stipulations du présent article, qui rendrait impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques des entreprises de transport.
- 7- En cas de non reconduction de la présente convention ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 20 - le cas échéant, les entreprises de transport communiquent au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L1224-1 du code du travail si ce dernier est applicable.

21-3 - Engagements financiers liés à la fin de mise en œuvre de la présente convention ou à la défaillance

En cas de non reconduction de la présente convention ou à tout moment en cas de défaillance telle que définie à l'Article 18 - et notifiée aux transporteurs par lettre recommandée avec accusé de réception conformément à l'Article 20 - , les entreprises de transport établissent dans le délai d'un mois à compter de l'échéance de la présente convention ou de la date de l'accusé de réception un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou un tiers par lui désigné de son choix et assumées par ces derniers.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur des entreprises de transport, alors le STIF verse ce solde aux entreprises de transport dès la prise d'effet de la subrogation et dans un délai maximum de trois mois après la cessation de la présente convention.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du STIF, alors les entreprises de transport versent ce solde au STIF dès la prise d'effet de la subrogation et dans un délai maximum de trois mois après la cessation de la présente convention. Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable des entreprises de transport, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

ARTICLE 22 - AUTRES DISPOSITIONS

En cas de litige non envisagé dans la présente convention, et en l'absence d'accord spécifique expresse entre le STIF et les entreprises, la partie la plus diligente saisit les juridictions compétentes.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/355
Séance du 13 décembre 2012**

**AVENANT N°2 AU CONTRAT 2012-2015 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA 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 en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 3 mai 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/355 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°2 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SNCF pour la période 2012-2015, joint à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1.

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

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

Jean-Paul HUCHON
Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-355-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012



Avenant n° 2 au CONTRAT 2012-2015

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France

et

la Société Nationale
des Chemins de Fer Français

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n°2012/XXX,

ci-après désigné « **le STIF** »,

ET

- **La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)**, Etablissement Public à caractère 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, 75014 PARIS, représentée par Monsieur Guillaume PEPY, en sa qualité de Président, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après désignée par « **la SNCF** »,

OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'introduire dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF signé le 3 mai 2012, les ajustements suivants :

ARTICLE 1 ^{ER} - MODIFICATIONS DE L'OFFRE DE REFERENCE	3
1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT	3
1.2 AJUSTEMENT DE LA C11	3
1.3 AJUSTEMENT DE LA C12	3
1.4 AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES.....	4
ARTICLE 2 – MODIFICATIONS TARIFAIRES	4
2.1 AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES.....	4
2.2 AJUSTEMENT DE LA C11	5
ARTICLE 3 - REVISION DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES.....	6
ARTICLE 4 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C11	6
ARTICLE 5 - EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT.....	7
ARTICLE 6 – MATERIEL ROULANT	7
ARTICLE 7 – PROCEDURE DE COLLABORATION SUR LE TRAITEMENT DES RECLAMATIONS VOYAGEURS	8
ARTICLE 8 – INDICATEUR DE SUIVI DES RESERVES D'EXPLOITATION DU RER B.....	8
ARTICLE 9 - CONVENTION RELATIVE AUX CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT ET D'EXPLOITATION DU SYSTEME COMMUNAUTAIRE DE VENTE A DISTANCE	8
ARTICLE 10 - DISPOSITIONS GENERALES	8
ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR	8

.....

ARTICLE 1^{ER} - MODIFICATIONS DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application de l'annexe I-A-5 et I-B-1, le service de référence est modifié comme suit :

1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT

Kilomètres techniques	2012	2013	2014	2015
RER B + (Tkm)	0	45 000	103 000	96 000
Modification des dessertes bus (Véhicules km)	0	-32 684	-32 684	-32 684

Kilomètres commerciaux	2012	2013	2014	2015
RER B +		91 000	245 000	245 000
Modification des dessertes bus	0	-78 724	-78 724	-78 724

1.2 AJUSTEMENT DE LA C11

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en euros HT 2011.

En M d'euros HT 2011	2012	2013	2014	2015
Mise en UM RER D	0,139	1,808	1,808	1,808
RER B + (*)	0	8,292	7,776	7,708
Modification des dessertes bus	-0,018	-0,400	-0,400	-0,400
Mise en service T1, T2, T3, M4, M12	0,135	1,351	1,322	1,322
Somme des ajustements	0,256	11,051	10,506	10,438

* Le cas échéant, les conséquences financières de la mise en œuvre des réserves d'exploitation pourront être adaptées en fonction du calendrier de réalisation des positions de garage supplémentaires à Mitry.

1.3 AJUSTEMENT DE LA C12

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en euros HT 2011.

* Calculs selon barèmes 2013

En M d'euros HT 2011	2012	2013	2014	2015
Péages* RER B +	0	1,087	2,829	2,829

1.4 AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

1) Impact de la mise en service des T1, T2, T3, M4, M12

Les pertes de recettes sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT	2012	2013	2014	2015
Impact sur les recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012	-0,135	-1,351	-1,322	-1,322

2) Impact de la mise en service du projet RER B Nord +

Les gains de recettes sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT	2012	2013	2014	2015
Impact RER B Nord + sur les recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012	0	0,103	0,310	0,310

ARTICLE 2 – MODIFICATIONS TARIFAIRES

2.1 AJUSTEMENT DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

1) Partage des recettes directes

Les clés de répartition des produits des ventes sont modifiées à compter du 1^{er} janvier 2013 conformément à l'annexe VI-2-BIS ci-jointe. Cette annexe intègre les clés de répartition des nouveaux forfaits Améthyste distribués sur support télébilletique.

Les objectifs de recettes figurant au contrat sont calculés sur la base des clés de partage de l'annexe VI-2. Le changement des clés de répartition à compter du 1^{er} janvier 2013, pour intégrer les opérateurs privés dans le partage des recettes des forfaits Navigo, entraîne une baisse des recettes directes de la SNCF. En conséquence, l'objectif de recettes directes de la SNCF est réduit des montants suivants :

Ces nouveaux objectifs de recettes n'intègrent pas l'impact financier de la nouvelle convention relative aux forfaits Améthyste. Cet impact sera intégré ultérieurement par avenant.

En M d'euros HT	2012	2013	2014	2015
Impact sur les recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012	0	-44,000	-44,500	-45,100

2) Versements aux activités TER et TET au titre des Navigo en soudure

Pour tenir compte des modifications des clés de répartition des recettes prévue par le présent avenant, l'annexe VI-10 sur les Versements aux activités TER et TET au titre des Navigo en soudure est remplacée par l'annexe VI-10 ci-jointe.

En outre, la rectification d'une erreur matérielle nécessite de remplacer, dans la partie 2/ de l'article 80-2, les mots « annexe VI-11 » sont remplacés par les mots « annexe VI-10 ».

3) Dézouage des forfaits Navigo et Solidarité Transport pendant les week-ends et les jours fériés

Le dézouage des forfaits Navigo et Solidarité Transport pendant les week-ends et les jours fériés entraîne des pertes de recettes tarifaires à hauteur de la diminution de la dépense pour les utilisateurs concernés. Cette modification tarifaire conduit à une perte de recette ayant des conséquences sur le partage de risque entre les entreprises et le STIF. Ainsi, conformément à l'article 79-3 du contrat SNCF, les pertes de recettes viennent en diminution de l'objectif de recettes directes.

Les pertes de recettes sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT	2012	2013	2014	2015
Impact sur les recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012	-3,887	-12,956	-12,956	-12,956

4) Modification du tarif des cartes Police

Une nouvelle convention est en cours afin de préciser les conditions de délivrance de la carte de circulation Police pour les années 2013, 2014 et 2015. Cette convention modifie la tarification existante pour ce titre (passage de 769,86 € à 710 €) et se traduit par une diminution des recettes directes de la SNCF, détaillées dans le tableau ci-dessous :

En M d'euros HT	2012	2013	2014	2015
Impact sur les recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012	0	-1,196	-1,196	-1,196

2.2 AJUSTEMENT DE LA C11

L'impact de ces modifications tarifaires est neutralisé par un ajustement de la C11 du même montant que les pertes de recettes directes mais en sens inverse :

En M d'euros HT 2011	2012	2013	2014	2015
Modification tarifaire carte Police	0	+1,196	+1,196	+1,196
Ajustement C11 lié aux modifications des clés de partage Navigo	0	+44,000	+44,500	+45,100
Ajustement C11 lié au dézouage week-end Navigo et ST	+3,887	+12,956	+12,956	+12,956

ARTICLE 3 - REVISION DE L'OBJECTIF DE RECETTES DIRECTES

Le montant de l'objectif de recettes directes est ajusté pour tenir compte des modifications tarifaires, des modifications d'offre exposées précédemment ainsi que de l'impact sur les recettes directes de la SNCF de la mise en service du prolongement des lignes exploitées par la RATP (T1, T2, T3, M4 et M12) :

En M d'euros HT au tarif 01/01/2012	2012	2013	2014	2015
Modifications d'offre B+	0	0,103	0,310	0,310
Modification tarifaire carte Police	0	-1,196	-1,196	-1,196
Modification clés de partage Navigo	0	-44,000	-44,500	-45,100
Mise en service T1, T2, T3, M4, M12	-0,135	-1,351	-1,322	-1,322
Dézonage week-end Navigo et ST	-3,887	-12,956	-12,956	-12,956
Somme des ajustements	-4,022	-59,400	-59,664	-60,264

Le tableau de l'article 79-2 est supprimé et remplacé par :

En M d'euros HT	2012	2013	2014	2015
Objectif de recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012 de référence	1 065,0	1 076,7	1 090,7	1 106,0
Objectif de recettes directes SNCF au tarif 01/01/2012 après ajustements (OBJ RD n)	1 061,0	1 017,3	1 031,0	1 045,7

ARTICLE 4 - REVISION DE LA CONTRIBUTION C11

Le montant des contributions C11 en euros HT 2011 est ajusté au titre des modifications tarifaires et des modifications d'offre exposées précédemment :

En M d'euros HT 2011	2012	2013	2014	2015
Modifications d'offre	0,256	11,051	10,506	10,438
Modification clés de partage Navigo	0	+44,0	+44,5	+45,1
Modification tarifaire carte Police	0	+1,196	+1,196	+1,196
Dézonage week-end Navigo et ST	+3,887	+12,956	+12,956	+12,956
Somme des ajustements	4,143	69,203	69,158	69,690

Après le 1^{er} tableau du II de l'annexe VI-5 est inséré le tableau :

En M d'euros HT constants	2012	2013	2014	2015
Ajustements de la contribution C11 induits par les avenants	4,143	69,203	69,158	69,690

ARTICLE 5 - EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT

Les ajustements d'offre et les modifications tarifaires décidées par le STIF et décrits au présent avenant sont réglés à la SNCF en complément de la contribution plafonnée. Leur évolution annuelle suit l'indexation du contrat, plafonnée à 2,5% pour 2013, 2,2% pour 2014 et 2,1% pour 2015.

ARTICLE 6 – MATERIEL ROULANT

Par souci de cohérence entre les dispositions relatives à la conciliation prévues à l'article 103 du contrat et celles prévues par l'article 10.3 de l'annexe V-2 relative à la gouvernance du matériel roulant, l'article 10.3 de l'annexe V-2 est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« 10.3 Règlement amiable des différends - litiges

En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application du présent accord, les parties contractantes s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour parvenir à un règlement amiable. Les parties peuvent se soumettre, sans être un préalable à toute action contentieuse, à une procédure de conciliation selon les modalités suivantes.

La procédure de conciliation est engagée à l'initiative de l'une ou l'autre des parties. La partie ayant pris l'initiative de la conciliation expose les motifs de la contestation dans une lettre recommandée avec avis de réception adressée à l'autre partie.

A compter de la date de réception de la lettre précitée, les parties disposent d'un délai de 15 jours pour désigner, d'un commun accord, un conciliateur. A l'expiration de ce délai et à défaut d'accord sur la désignation de ce conciliateur unique, chacune des parties désigne alors un conciliateur dans les trente jours de l'envoi par l'une d'elle d'une lettre recommandée.

Les conciliateurs désignés devront désigner un troisième conciliateur dans un délai de quinze jours à compter de la désignation du dernier d'entre eux. A défaut de sa désignation, par l'une des parties, du conciliateur de son choix, ou d'entente des deux conciliateurs sur un troisième, sa désignation pourra être demandée, à l'initiative de la partie la plus diligente, au président du tribunal administratif de Paris dans l'exercice de ses pouvoirs de conciliation. Les frais de conciliation sont supportés par moitié par chacune des parties.

Le conciliateur unique ou, le cas échéant, les conciliateurs, examine(nt) de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des parties. Il(s) rend(ent) un avis motivé sur le différend dans un délai de deux mois à compter de la désignation du conciliateur unique ou, le cas échéant, à compter de la désignation du dernier des conciliateurs. Cet avis propose aux parties une solution de conciliation.

Il est adressé au STIF et à la SNCF, qui disposent d'un délai d'un mois pour se concilier ou constater leur désaccord persistant.

Toutes difficultés relatives à l'application ou l'interprétation du présent contrat seront soumises à la juridiction administrative compétente. »

ARTICLE 7 – PROCEDURE DE COLLABORATION SUR LE TRAITEMENT DES RECLAMATIONS VOYAGEURS

En application de l'article 30-2, la procédure de collaboration entre le STIF et la SNCF sur le traitement des réclamations voyageur jointe au présent avenant est intégrée au contrat en tant qu'annexe II-D-7, jointe au présent avenant.

ARTICLE 8 – INDICATEUR DE SUIVI DES RESERVES D'EXPLOITATION DU RER B

A l'article 10-3 / 2 / f intitulé « Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité », est rajouté l'élément suivant :

- *Indicateur de suivi de la mise en œuvre des réserves d'exploitation du RER B aux heures de pointe*

L'annexe I-A-14 « Indicateur de suivi de la mise en œuvre des réserves d'exploitation du RER B » est ajoutée au contrat. Elle est jointe au présent avenant.

A l'annexe VII-1 intitulée « Informations périodiques à fournir » sont rajoutés les éléments suivants :

1 - Tableau de bord mensuel

- **Qualité de service**
 - f) RER B, par terminus du domaine SNCF, sous format compatible Excel :
 - le nombre d'éléments supplémentaires théoriquement prévus, le nombre d'éléments supplémentaires effectivement programmés et le nombre d'éléments supplémentaires effectivement mis œuvre aux heures de pointe

ARTICLE 9 - CONVENTION RELATIVE AUX CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT ET D'EXPLOITATION DU SYSTEME COMMUNAUTAIRE DE VENTE A DISTANCE

L'Annexe IV-B-10 ci-jointe annule et remplace l'annexe IV-B-10 du contrat STIF-SNCF 2012-2015 par le présent avenant.

ARTICLE 10 - DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses du contrat STIF-SNCF 2012-2015, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2015.

ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à Paris, le

La directrice générale du STIF

Sophie MOUGARD

Le président de la SNCF

Guillaume PEPY

<p style="text-align: center;">ANNEXE I-A-14 INDICATEUR DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES RESERVES D'EXPLOITATION DU RER B</p>
--

Référence

Sur le RER B, aux heures de pointe du matin et du soir, la SNCF met en œuvre les éléments supplémentaires suivants pour créer des réserves d'exploitation aux terminus :

- 1 train long (soit 2 éléments) à Charles de Gaulle 2 ;
- 1 train long (soit 2 éléments) à Mitry ;

Périmètre de la mesure

La mesure est effectuée aux terminus du RER B du domaine SNCF.

Méthode de la mesure

La SNCF mesure pour chaque terminus le nombre d'éléments supplémentaires théoriquement prévus, le nombre d'éléments supplémentaires effectivement présents et le nombre d'éléments supplémentaires effectivement utilisés.

La mesure s'applique uniquement les jours ouvrables d'hiver aux heures de pointes, telles que définies à l'annexe I-A-6.

Reporting

Cet indicateur est transmis au STIF pour information à une fréquence trimestrielle.

ANNEXE II-D-7

PROCEDURE DE COLLABORATION ARTICLE RECLAMATION VOYAGEURS

Certains voyageurs transmettent au STIF des réclamations qui concernent le domaine de compétence de TRANSILIEN. Il s'agit, soit de copies de courriers adressés directement à TRANSILIEN transmis pour information au STIF ; soit de réclamations portant ou évoquant des sujets relevant du domaine de compétence de TRANSILIEN.

Le service relation-voyageur du STIF transmet à TRANSILIEN les courriers, courriels ou questions des voyageurs pour réponse directe de la part de TRANSILIEN ou bien communication des éléments demandés.

Conformément à l'article 30-2 du présent contrat, afin de traiter de manière optimale cet échange, il est mis en place la procédure suivante :

I/ Organigramme des services STIF et TRANSILIEN chargés de répondre aux voyageurs/clients :

TRANSILIEN fournit au STIF l'organigramme complet du service chargé du traitement des réclamations avec le nom, prénom, fonction, rôle, coordonnées postales, tél et numériques, de l'ensemble de ses membres.

A/ STIF

Pour le STIF, l'entité chargée de répondre aux réclamations des voyageurs est le **pôle Relation-voyageur**.

Le Pôle est rattaché à la **Délégation aux usagers, affaires internationales et institutionnelles (DU2I)**, dont le délégué est Jean-Christophe MONNET, rattaché à la directrice générale du STIF.

Le responsable du Pôle relation-voyageur est le référent STIF. Il s'agit de :

- Yolaine BLYT yolaine.blyt@stif.info 01-47-53-28-56

Les membres du pôle relation-voyageur sont :

- Alexandra BOITEAU alexandra.boiteau@stif.info 01-47-53-28-08
- Benjamin GABIRON benjamin.gabiron@stif.info 01-47-53-28-66
- Véronique COURTHIAL veronique.courthial@stif.info 01-82-53-80-72

L'adresse postale du pôle relation-voyageur est :

STIF - DU2I relation-voyageur - 39bis-41 rue de Châteaudun - 75009 PARIS

B/ SNCF-TRANSILIEN

Pour la SNCF, l'entité chargée de répondre ou faire répondre aux réclamations des voyageurs est EFFIA Synergies située au 1 Boulevard Hyppolite Marques- 94200 IVRY SUR SEINE

(+ Organigramme envoyé ultérieurement)

II/ Modalités de transmission des courriers/mails et questions à TRANSILIEN

A/ les moyens de transmission

1) Le média MAIL

L'adresse mail vers laquelle le STIF transmet à la SNCF les messages mails, courriers ou demandes d'information des voyageurs est la suivante : relation-clientele@transilien-sncf.fr

Les demandes du STIF sont transmises par un membre du pôle relation-voyageur. La SNCF répond directement au voyageur réclamant lorsque le sujet est de sa compétence et adresse par mail une copie au STIF. Lorsqu'il s'agit d'une demande d'information, la SNCF communique par mail au STIF les éléments demandés.

L'adresse mail du STIF est la suivante : sncf.recla-voyageur@stif.info

2) Transmission des courriers

Les courriers demandant une réponse de la part de la SNCF sont scannés et envoyés par mail. Lorsqu'un courrier original ou des pièces originales doivent être transférées à TRANSILIEN, il sera adressé avec la copie du mail de saisine, à :

Relations Clientèle Transilien SNCF - 94207 IVRY cedex

3) Appels téléphoniques

Pour obtenir certaines informations simples rapidement, le pôle relation-voyageur pourra appeler le superviseur de la plateforme TRANSILIEN au numéro suivant : 01-58-91-65-64
Toute transmission orale sera transformée par un mail de confirmation de l'échange.

4) Demandes particulières

Lorsque le STIF aura des questions particulières et/ou urgentes à formuler, elles seront adressées par le référent STIF directement au référent TRANSILIEN.

B/ Relations entre les services et les référents

Les référents s'informent mutuellement par mail des dates de leur prise de congés estivaux ou de leurs congés longue durée ainsi que du nom et des coordonnées de l'agent assurant l'intérim vis-à-vis du référent STIF.

Tout autre aménagement favorisant les bonnes relations et les échanges entre les services de la SNCF et du STIF pourra être pris après avoir fait l'objet d'une formalisation écrite par mail ou courrier, qui sera ensuite intégrée dans la présente procédure au 1^{er} janvier de l'année suivante.

C/ les délais de communication

Ainsi que précisé à l'article 30-2 du présent contrat, les délais de communication des éléments d'information et/ou de réponse demandés par le STIF ne pourront excéder **15 jours ouvrés** à compter de la réception de la demande du STIF par la SNCF.

III/ Procédure de transmission systématique des réponses de la SNCF dès lors qu'un courrier lui parvenant mentionne copie au STIF

La SNCF met en place une procédure interne permettant d'adresser systématiquement et directement au STIF, sans saisine de sa part, les réponses aux courriers ou mails que la SNCF aura adressée aux réclamations des voyageurs ayant mentionné dans leur courrier ou message avoir mis le STIF en copie. Cette communication se fera en même temps que l'envoi de la réponse faite par la SNCF au réclamant.

Les réponses seront envoyées par mail ou par courrier au référent STIF.

Les réponses seront envoyées par mail à sncf.recla-voyageur@stif.info ou bien par courrier au référent STIF.

Cette procédure sera effective au 1^{er} janvier 2013.

IV/ Transmission au STIF des éléments et/ou réponses types concernant les évènements marquants

En cas d'évènements interférant de façon importante sur les voyages des franciliens et/ou bien dans la vie des voyageurs, la SNCF édite des documents ou bien prend des décisions qui ont un impact notable.

Dès lors que les éléments de communication auprès des voyageurs sont établis, ceux-ci doivent être communiqués au référent STIF afin de lui permettre de connaître l'information importante délivrée aux voyageurs du réseau SNCF.

Le référent STIF communiquera également au référent SNCF les éléments de réponse que le STIF aura formalisés en cas d'évènements marquants.

Nota : les évènements importants peuvent concerner à titre d'exemple : les grèves/droit de retrait ; les travaux ; le matériel roulant ; la modification/adaptation de l'offre ; décision vente ; décision tarifaire ; etc.

V/ Révision de la présente procédure

En cas de besoin, au 1^{er} janvier de chaque année, la présente procédure pourra être revue, complétée ou modifiée.

ANNEXE VI-2-BIS
CLES DE REPARTITION DES RECETTES DIRECTES POUR LES TITRES COMMUNS
APPLICABLES A PARTIR DE 1^{ER} JANVIER 2013

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

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

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

2- Forfaits Imagine R Scolaire et Etudiant

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

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

3- Forfaits Mobilis et Ticket Jeune week-end

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

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

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

4- Forfait Paris Visite

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

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

5- Forfaits Congrès

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

6- Cartes Améthyste gratuite, demi tarif, et Emeraude

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

Les clés de répartition des recettes des nouveaux forfaits Améthyste distribués sur support télébilletique sont les suivantes :

Paris et départements de petite couronne :

	AMETHYSTE 1-5			AMETHYSTE 1-2		
	RATP	SNCF	Opérateurs privés	RATP	SNCF	Opérateurs privés
75	0,747	0,241	0,012	0,981	0,019	0
92	0,794	0,182	0,024			
93	0,712	0,213	0,075			
94	0,791	0,163	0,046			

Départements de grande couronne :

	AMETHYSTE 1-5			AMETHYSTE 4-5			AMETHYSTE 3-5		
	RATP	SNCF	Opérateurs privés	RATP	SNCF	Opérateurs privés	RATP	SNCF	Opérateurs privés
77				0,111	0,386	0,503			
78									
91							0,234	0,539	0,227
95									

Les assemblées délibérantes des CG 78 et 95 n'ayant pas arrêté les zonages des titres qu'ils distribueront et les conditions d'attribution correspondantes, le calcul des clés de répartition des recettes est reporté.

7- Cartes Rubis

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

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

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

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

9- Tickets t+

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

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

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

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

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

10- Ticket d'accès à bord

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

11- Carte Scolaire Bus lignes régulières

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

12- Autres titres

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

Billets B, BUB et part banlieue des billets BU :

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

Fête de la musique :

Ventes réalisées par la RATP :

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

Ventes réalisées par la SNCF :

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

ANNEXE VI-10
VERSEMENT AUX ACTIVITES TER ET TET AU TITRE DES NAVIGO EN SOUDURE

1. Versements aux activités TER et TET au titre des Navigo en soudure

Pour l'activité TER de chaque région limitrophe de l'Île de France et l'activité TET, on note :

- $V(N)$, le versement au titre des Navigo en soudure pour l'année N.
- $F(2010)^P$, le versement au titre des Navigo en soudure en 2010 aux conditions économiques de l'année P.
- $RDa(N)^P$, le montant des recettes directes affectables à la soudure pour l'année N aux conditions économiques de l'année P établi selon la méthode de dénombrement explicitée au b) de la présente annexe et sur la base des clés de partage applicables en 2012 (indiquées dans l'annexe VI-2).
- $RDb(N)^P$, le montant des recettes directes affectables à la soudure pour l'année N aux conditions économiques de l'année P établi selon la méthode de dénombrement explicitée au b) de la présente annexe et sur la base des clés de partage applicables à partir de 2013 (indiquées dans l'annexe VI-2-BIS).

* Pour l'activité TER de chaque région limitrophe de l'Île de France.

° En 2012 :

- Si $RDa(2012)^{2012} < RDa(2011)^{2012}$
alors $V(2012) = F(2010)^{2012} \times [RDa(2012)^{2012} / RDa(2011)^{2012}]$
- Si $RDa(2011)^{2012} < RDa(2012)^{2012} < F(2010)^{2012}$ alors $V(2012) = F(2010)^{2012}$
- Si $F(2010)^{2012} < RDa(2012)^{2012}$ alors $V(2012) = RDa(2012)^{2012}$

° A partir de 2013 :

- Si $RDb(N)^N < RDb(2011)^N$ alors $V(N) = F(2010)^N \times [RDb(N)^N / RDb(2011)^N]$
- Si $RDb(2011)^N < RDb(N)^N < F(2010)^N$ alors $V(N) = F(2010)^N$
- Si $F(2010)^N < RDb(N)^N$ alors $V(N) = RDb(N)^N$

* Pour l'activité TET.

° En 2012 : $V(2012) = RDa(2012)^{2012}$

° A partir de 2013 : $V(N) = RDb(N)^N$

Bénéficiaire	$F(2010)^{2012}$ soudure Navigo (M€ HT)	$RDa(2011)^{2012}$ (M€ HT)	$RDb(2011)^{2012}$ (M€ HT)
Picardie	4,83	3,682	3,451
Centre	3,03	1,478	1,385
Haute-Normandie	1,31	0,600	0,562
Basse-Normandie	0,044	0,019	0,017
Bourgogne	0,027	0,009	0,009

Pour les différentes variables utilisées - $F(N)^P$, $Rda(N)^P$ et $RDb(N)^P$ - la valeur aux conditions économiques de l'année N est égale à la valeur aux conditions économiques de

2012 actualisée du cumul des hausses tarifaires advenues entre le 1^{er} janvier 2012 (non compris) et le 1^{er} janvier de l'année N (compris) pour le forfait Navigo Mois permettant l'usage des transports dans l'ensemble de la région Ile-de-France au 1^{er} janvier de l'année N (Navigo mois 1-5 pour 2012).

2. Dénombrement des titres vendus en soudure pour déterminer les recettes directes affectables à la soudure.

La SNCF étudie les moyens à mettre en œuvre pour obtenir une traçabilité directe des titres vendus en soudure à partir du 1^{er} janvier 2014 garantissant une fiabilité au moins équivalente aux modalités actuelles. Cette modification a des impacts principalement en termes de systèmes d'information, de formations des vendeurs et des contrôleurs et d'information des voyageurs. Si le coût prévisionnel de l'étude dépasse 200 K€ HT, cette option est abandonnée.

La SNCF présente un devis détaillé et un calendrier de mise en œuvre au comité économique et tarifaire au plus tard au 2^e semestre 2012. Si le devis et le calendrier sont validés par le comité économique et tarifaire, le dénombrement des titres vendus en soudure se fera par traçabilité directe à compter du 1^{er} janvier 2014 selon la solution présentée en « b.2 Traçabilité directe » de la présente annexe.

b.1 - Dénombrement des titres vendus en soudure par estimation.

En 2012 et 2013, dans tous les cas, et en 2014 et 2015 si la traçabilité directe n'est pas mise en place, le dénombrement des titres vendus en soudure est réalisé par estimation.

L'estimation du nombre de titres vendus en soudure s'effectue selon les modalités suivantes :

- Cas A : les titres Navigo vendus hors Île-de-France sont associés à des ventes d'abonnements de travail vendus hors Île-de-France de même durée dont l'origine est la gare de vente du titre Navigo, celle-ci étant située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne (concerne des titres hebdomadaires et mensuels).

- Cas B : les abonnements de travail mensuels vendus hors Île-de-France hors ceux pris en compte au cas A, dont l'extrémité en Île-de-France correspond à une gare limite Île-de-France, et dont l'extrémité en Province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne, sont réputés soudés à un titre Navigo annuel. Le nombre de zone des Navigo est estimé selon la proportion constatée pour les abonnements de travail du cas A.

- Cas C : les abonnements de travail hebdomadaires, mensuels vendus en Île-de-France, dont l'extrémité en Île-de-France correspond à une gare limite Île-de-France, et dont l'extrémité en province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne, sont réputés soudés à un titre Navigo de même durée pour les hebdomadaires et à un titre Navigo mois ou annuel pour les mensuels (en fonction de la proportion de titres Navigo mois et annuels constatée aux cas A et B). Le nombre de zones des Navigo est fixé par rapport au lieu de vente de l'abonnement de travail (par exemple : si l'abonnement de travail est vendu dans une gare de la zone 2, le Navigo correspondant est un Navigo couvrant les zones 2-5).

- Cas D : les abonnements de travail annuels, dont l'extrémité en Île-de-France correspond à une gare limite Île-de-France et dont l'extrémité en province est située à moins de 75 km de la gare tête de ligne parisienne, sont réputés soudés à un titre Navigo de même durée. Le nombre de zones des Navigo est estimé selon la proportion constatée pour les abonnements de travail du cas A.

- Cas E : les forfaits abonnement vendus en et hors Île-de-France, dont l'extrémité en Île-de-France correspond à une gare limite Île-de-France sont réputés soudés à un titre Navigo dont le nombre de zones est estimé selon la proportion constatée pour les abonnements de travail du cas A. La durée de validité des Navigo est estimée selon la proportion constatée pour les abonnements de travail des cas A, B, C et D.

La valorisation des recettes directes des titres Navigo en soudure s'effectue selon les modalités suivantes :

- titres Navigo soudés : le volume des titres est déterminé par durée et nombre couple de zones selon les modalités d'identification décrites au paragraphe ci-dessus
- valorisation des recettes directes : les recettes directes liées à la soudure sont égales au nombre de forfaits Navigo par catégorie (durée/zone) que multiplie le prix de vente (part SNCF) par catégorie.

La répartition des recettes directes entre activités consiste à :

- Etape 1 : reconstituer l'OD (origine-destination) du trajet de bout en bout afin de calculer le nombre de voyages et de VK (voyageurs kilomètres)

Exemple 1 : un AT mensuel Creil/Survilliers + un Navigo mois zone 1-5 devient une OD Creil / Paris de 51 km qui génère 44,6 voyages soit 2 274,60 VK (dont 936,60 VK AT et 1338,00 VK Navigo)

Exemple 2 : Un Navigo mois zone 3 à 5 vendu à Creil est associé à un AT mensuel Creil/Survilliers avec comme OD un parcours Creil/St-Denis de 45 km qui génère 44,6 voyages soit 2007 VK (dont 936,6 VK AT et 1070,4 VK Navigo)

- Etape 2 : appliquer le modèle de répartition FC12K pour affecter à chaque activité desservant l'OD sa part de trafic et de recettes directes.

La SNCF s'engage à fournir au STIF, à sa demande, toutes données utiles à la vérification de la reconstitution des OD, des voyages et des voyageurs kilomètres ainsi que tous les éléments permettant de contrôler la pertinence du modèle de répartition FC12K.

Le STIF pourra auditer la reconstitution des recettes affectées à chaque activité au titre du Navigo en soudure depuis la vente jusqu'à la facture au STIF.

b.2 - Dénombrement des titres vendus en soudure par traçabilité directe.

La SNCF étudie la solution suivante afin de tracer les titres vendus en soudure :

1. L'abonnement de travail ou l'abonnement forfait délivré porte une mention « soudable » et est identifié comme un titre spécifique à la vente.

Après avoir déterminé le nombre de Navigo vendus en soudure, la répartition de la recette entre activités s'effectue selon la méthode en deux étapes décrite en b.1 ci-dessus.

Annexe IV-B-10
Convention relative aux conditions de développement et d'exploitation du
Système Communautaire de Vente à Distance
via le canal internet et le canal des Guichets Automatiques Bancaires

Entre:

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41, rue de Châteaudun à Paris (IX^{ème}), numéro SIRET : 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibérations du conseil en date des 1 juin et 6 juillet 2011

Ci-après désigné « le STIF »,

Et :

La Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par Madame Patricia DELON, en sa qualité de Directrice du Département Commercial (CML) de la RATP, ci-après dénommée la "RATP",

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris XIV^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Madame Bénédicte Tilloy, Directrice Générale SNCF Transilien, ci-après désigné « la SNCF »,

L'Organisation Professionnelle des Transports en Ile de France, Association loi de 1901, n° de SIRET : 435 403 472 00010, dont le siège est situé à Paris (75014), 12, villa de Lourcine, représentée par Monsieur Thierry COLLE, Directeur Général, ci-après désignée « OPTILE »,

Ci-après désignés conjointement « les transporteurs »,

CHAPITRE I : GENERALITES

ARTICLE 1 - OBJET

La présente convention décrit les conditions de conception, de développement et d'exploitation par les Transporteurs en mode communautaire d'un système permettant la vente, la distribution et le rechargement de passes Navigo à destination du grand public via le canal de vente internet et les Guichets Automatiques Bancaires.

Elle complète l'article 8 du Cahier des Charges de la Gestion Communautaire annexé aux contrats d'exploitation passés entre le STIF et les transporteurs.

Cette convention ne crée d'obligations pour l'entreprise de transport signataire et pour le STIF que dans la mesure où elle est annexée aux contrats d'exploitation signés entre le STIF et la RATP, la SNCF et les entreprises de transport membres de l'association OPTILE, dans les mêmes formes et suivant la même rédaction.

ARTICLE 2 - DEFINITIONS

Dans la suite du document :

- Le vocable « Portail Navigo » désigne le site internet www.navigo.fr géré par le STIF.
- le système complet mis en place est dénommé « Système Communautaire de Vente à Distance » (SCVD). Il comprend :
 - un module internet de vente à distance (front office vente Internet),
 - une interface vis-à-vis des réseaux bancaires (canal DAB/GAB),
 - un back office (système unique de rechargement Navigo).
- Le vocable « *version* » rassemble toutes les fonctions du système mis en service au même moment.
- Le vocable « *version majeure* » est une version contenant de nouvelles fonctionnalités entraînant une modification importante du système.
- Le vocable « réseau bancaire » désigne un groupe d'établissements financiers assurant une gestion intégrée des Guichets Automatiques de Bancaires incluant tous leurs sous participants et pour lequel une seule négociation commerciale et technique est à mettre en œuvre.
- Le vocable « *Jour de pointe* » correspond :
 - dernier jour ouvrable de chaque mois et premier jour ouvrable de chaque mois
 - + 2^{ème} jour du mois lorsque le 1^o est un dimanche ou un jour férié,
 - + 3^{ème} jour du mois lorsque le 1^o est un samedi,
 - tous les dimanches et lundis.
- Le vocable « *Jour standard* » correspond à tous les jours qui ne sont pas des jours de pointe.

ARTICLE 3 - ORGANISATION COMMUNAUTAIRE

Les droits et obligations de la présente convention sont confiés par les entreprises de transport au GIE COMUTITRES conformément au mandat ci-annexé.

La clé de répartition des quanta de responsabilités entre la RATP, la SNCF et OPTILE est définie dans la convention de partage annexée au mandat.

ARTICLE 4 - DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour une durée courant du 1 juillet 2011 au 31 décembre 2016, soit 15 mois de développement et 4 ans et 3 mois d'exploitation. Elle survit aux contrats d'exploitation actuels entre le STIF et les transporteurs arrivant à terme avant l'échéance de la présente convention et a vocation à être intégrée aux prochains contrats pluriannuels.

Elle a vocation à être reconduite de manière expresse et d'un commun accord, les parties arrêtant alors les nouvelles dispositions techniques et financières applicables, au moins 12 mois avant la date normale d'échéance.

CHAPITRE II: EXIGENCES FONCTIONNELLES

ARTICLE 5 - LE SERVICE CIBLE

5.1 – Vente sur canal internet

L'interface avec le client comporte les services suivants :

- l'aide au choix du titre de transport,
- la commande de passes Navigo,
- l'achat et le rechargement de forfaits « Navigo mois » et « Navigo semaine » sur passes Navigo et Navigo Découverte,
- le rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R
- l'achat et le rechargement de forfaits solidarité Transport,
- le chargement des Droits Solidarité Transport et de forfaits Gratuité Transport,
- le rechargement des titres Améthyste
- l'information pratique des clients liée aux services,
- le paiement des titres,
- le support technique client de premier niveau.

5.2 – Vente canal DAB/GAB : aux guichets automatiques bancaires

L'interface avec le client comporte les services suivants :

- le choix du titre de transport,
- l'achat et le rechargement de forfaits « Navigo mois » et « Navigo semaine » sur passes Navigo et Navigo Découverte,
- le rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R
- l'achat et le rechargement de forfaits solidarité Transport,
- le chargement des Droits Solidarité Transport et de forfaits Gratuité Transport,
- le rechargement des titres Améthyste,
- le paiement des titres.

ARTICLE 6 - EXIGENCES DE QUALITE DE SERVICE

Les exigences de qualité sont pour le système cible :

- Système de rechargement ouvert 365 jours par an, 7 /7 et 24h/24

Le module internet de vente à distance doit pouvoir gérer, en simultané, 1000 connexions. Le système doit pouvoir gérer 500 rechargements minutes.

Les temps de réponse du module internet de vente à distance, hors temps dû à la configuration du client, doivent être de l'ordre de la seconde pour les pages

d'information, de 6 secondes maximum pour les pages nécessitant la lecture du passe et l'affichage de données en corrélation, de 5 secondes pour le paiement et de 10 secondes pour le rechargement.

Le système communautaire de vente à distance devra offrir une disponibilité de 99,5 % mesurée chaque trimestre et reposant sur une fenêtre d'ouverture de tous les jours et de 6 h à 01 h.

Une disponibilité trimestrielle de 99% est également garantie sur les seuls jours de pointe.

Pour des actes de maintenance, il sera possible d'accorder des périodes d'indisponibilité qui seront exonérées de ce calcul et ne pourront excéder 24h. Ces périodes devront être connues un mois à l'avance et seront communiquées sur le site pour prévenir les clients. Elles ne pourront pas avoir lieu les jours de pointe. Il ne pourra pas y avoir plus de 2 périodes de ce type par trimestre.

Le respect des exigences de qualité de service devra être justifié dans le cadre d'un reporting trimestriel précisant les ventes en nombre par canal et par titre tarifaire, les taux d'indisponibilité de la période (jours de pointe et tous les jours) ainsi que les périodes de maintenance réalisées. Ces données seront fournies pour le trimestre échu et en cumul sur l'année civile en cours.

ARTICLE 7 - CONTENU DES INTERFACES : EXIGENCES SPECIFIQUES CANAL INTERNET

Le STIF fournira une expression des besoins relative à la recommandation graphique et à la page d'accueil concernant le module internet de vente à distance pour T0+2 (1/09/2011). La charte graphique actuelle (décrite dans le document : Charte d'identité visuelle Internet et recommandations techniques - juillet 2010) servira de référence aux transporteurs pour développer le module internet de vente à distance.

Le module internet de vente à distance, mis en œuvre par les transporteurs, suivra la nouvelle charte graphique élaborée pour le « Portail Navigo ». Cette nouvelle charte graphique sera communiquée aux Transporteurs au plus tard fin décembre 2011. Dans le cas contraire, les transporteurs s'appuieront sur la charte graphique actuelle.

Les Transporteurs ayant établi leurs estimations financières et leur planning sur la base de la charte graphique actuelle et sur le postulat d'un changement mineur (couleurs, police, etc..) de cette dernière, le STIF s'engage à couvrir par voie d'avenant à la présente les surcoûts ainsi que l'acceptation des nouveaux délais qu'engendrerait une complexité de la nouvelle charte par rapport à la charte actuelle.

Cette complexité est établie dès lors que les transporteurs démontrent qu'elle entraîne un surcoût par rapport au coût de mise en conformité estimé à la signature de la présente convention.

Le module internet de vente à distance est accessible via le portail Navigo. Les sites des transporteurs présentent un lien (procédé technique de redirection) qui redirigera systématiquement et exclusivement vers le « portail Navigo ». En revanche, les utilisateurs auront la capacité d'enregistrer un lien vers les pages correspondant à leurs besoins spécifiques.

Le procédé technique d'encapsulation (présentation du module internet de vente dans une charte graphique de l'entreprise) n'est pas autorisé.

Dans la limite et à condition que le calendrier, de Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services, ne soit pas remis en cause, les transporteurs associeront le STIF à l'élaboration des pages d'accueil du module internet de vente à distance afin d'assurer l'homogénéité de présentation et la cohérence des informations fournies entre le portail Navigo et le module internet de vente à distance géré par les transporteurs.

Avant la mise en service ou lors des évolutions des interfaces à disposition des utilisateurs, les fonctionnalités et les éléments graphiques doivent être présentés au STIF dans le cadre du comité de suivi prévu à l'Article 19 -

Le STIF validera la bonne application par les transporteurs de la nouvelle charte graphique dans le calendrier compatible avec la mise en service de la V1.

Les engagements de disponibilité et de qualité de service s'appliquent à partir du moment où l'internaute arrive sur une page du module internet de vente à distance. Le module internet de vente à distance comportera une page de contact appelable des pages spécifiques liées au rechargement. Il comportera les coordonnées de l'administrateur du site de rechargement (nommé par le GIE Comutitres). Si un message concerne le portail navigo.fr et pas le rechargement de titres, l'administrateur du site le renverra vers celui de navigo.fr.

Il est de la responsabilité des transporteurs d'indiquer, voire de proposer aux utilisateurs potentiels des lecteurs de rechargement (USB) conformes aux services proposés. Le STIF ne finance aucun équipement lecteur de rechargement.

ARTICLE 8 - CONTENU DES INTERFACES : EXIGENCES SPECIFIQUES AU CANAL GAB

Le rechargement sur automates bancaires doit respecter des exigences sur les interfaces clients (par exemple : affichage ergonomique et non discriminatoire de l'identité communautaire, définition de la cinématique transactionnelle de rechargement, etc.)

Les transporteurs tiendront compte de l'expérience acquise en Ile de France et dans les agglomérations où ce service existe, sur les interfaces utilisateurs et les interfaces externes du système pour définir les nouvelles interfaces à mettre en place.

Les transporteurs s'engagent à promouvoir une interface utilisateur similaire auprès de tous les réseaux bancaires avec lesquels ils envisagent de développer le service communautaire. Ils tiendront compte toutefois des contraintes techniques et commerciales éventuelles de la banque.

Avant la mise en service ou lors des évolutions des interfaces à disposition des utilisateurs, les fonctionnalités et les éléments graphiques doivent être présentés au STIF dans le cadre du comité de suivi prévu à l'Article 19 -

ARTICLE 9 - CONTENU DE LA VERSION V1 ET V2

La version 1 (V1) correspond au système cible comprenant l'ensemble des services décrits à l'Article 5 - à l'exception de :

- Pour le module internet de vente à distance :
 - du rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R,
 - du rechargement des titres Améthyste.
- Pour les services vente par le canal DAB/GAB : Guichets Automatiques Bancaires :
 - du rechargement des titres Imagine R sur passe Navigo Imagine R,
 - du rechargement des titres Améthyste.

La version 2 (V2) correspond au système cible comprenant l'ensemble des services décrits à l'Article 5 (sans exceptions). Pour le canal DAB/GAB, la prise en compte du service sur un réseau bancaire dépend de l'accord de la banque partenaire.

ARTICLE 10 - L'ALLOTISSEMENT

Le projet de mise en œuvre du système et de son exploitation est décomposé en plusieurs lots.

Les Entreprises s'engagent à transmettre au STIF l'ensemble des spécifications fonctionnelles du Système Communautaire de Vente à Distance, à savoir tout document de description fonctionnelle échangé entre elles et leur(s) prestataire(s) ainsi que la

description technique des interfaces entre le back office et le module internet de vente à distance et entre ce dernier et les systèmes des banques.

Les Entreprises concèdent au STIF sur ces documents tous les droits d'utilisation, d'exploitation, de représentation, de reproduction et de diffusion, sans limitation de durée, en vue de leur utilisation dans le cadre des transports en Ile de France.

10.1 Lots de mise en œuvre

10.1.1 Version 1

LOT 1 : Gestion de Projet

Le LOT 1 comprend :

- le pilotage du Projet,
- les spécifications fonctionnelles du module internet de vente à distance,
- les spécifications de service du back office,
- les spécifications de l'interface réseau bancaire et de l'interface module internet de vente à distance avec le système back office,
- la passation des contrats de prestations nécessaires à la mise en œuvre de la présente convention,
- la réalisation de la Recette Applicative,
- la réalisation de la Recette Bout en Bout,
- la mise en Production de la version V1.

LOT 2 : Mise en œuvre du module internet de vente à distance

Le LOT 2 comprend le développement du module internet de vente à distance en conformité avec l'Article 9 -

LOT 3 : Mise en œuvre de l'interface DAB/GAB

Le LOT 3 correspond au développement par les entreprises et les réseaux bancaires du service de rechargement des passes Navigo via les interfaces automates bancaires des réseaux bancaires.

La mise en œuvre du rechargement peut être réalisée via l'interface à contact du passe Navigo ou bien via l'interface sans-contact du Passe.

Le STIF finance, après accord sur le projet (Réseau bancaire, liste d'automates en Grande Couronne et performances du système bancaire), l'effort des Transporteurs pour mettre en œuvre l'acceptation du rechargement des passes Navigo sur les automates bancaires. A ce titre, il subventionne l'ouverture du service sur la base d'un montant forfaitaire par réseau bancaire accepteur, conformément à l'Article 14 - 1.

Chaque transporteur doit justifier que le nouveau réseau bancaire offre environ 600 automates ouverts au service dont au moins 300 localisés en « grande couronne ».

- Le cumul des contributions versées à ce titre par le STIF est au maximum de 600 K€ hors taxe (correspondant à 5 réseaux bancaires).

Le réseau bancaire (CIC/Crédit Mutuel) actuellement exploité par la RATP ne fera pas l'objet d'une contribution de mise en œuvre.

LOT 4: (OPTIONNEL) Lecteurs Sans-Contact sur automates bancaires

Le LOT 4 est optionnel : il dépend des choix techniques de mise en œuvre du LOT 3 avec les réseaux bancaires.

Sous réserve que le projet (Réseau bancaire et nombre d'automates en Grande Couronne) ait été approuvé par lui avant sa mise en œuvre, le STIF peut apporter une contribution spécifique par lecteur sans-contact à installer sur les automates bancaires. L'extension du réseau bancaire (CIC/Crédit Mutuel) actuellement exploité par la RATP (200 automates) pourra bénéficier de cette contribution sur justificatifs et accord préalable du STIF.

10.1.2 Version 2

LOT V2 Mise en œuvre de la Version 2 :

Le LOT V2 comprend le développement et la mise en production de la version 2 pour le module internet de vente à distance et l'interface DAB/GAB en conformité avec l'Article 9.

10.2 Lots d'Exploitation

LOT 5 : Exploitation du module internet de vente à distance

Le LOT 5 correspond à la contribution du STIF à l'exploitation du module internet de vente à distance. C'est un montant forfaitaire annuel, révisable selon la formule indiquée à l'Article 17 - Révision des contributions.

La facturation sera établie au prorata de la durée d'exploitation si celle-ci n'a pas été effective sur une année complète.

La contribution est due à la mise en service de la V1 et versée selon les modalités définies à l'Article 15 - « Echéanciers des paiements ».

LOT 6: Exploitation Moteur de Rechargement

Le LOT 6 correspond à la contribution du STIF à l'exploitation du back office de rechargement.

La contribution est constituée d'un montant forfaitaire annuel révisable selon la formule indiquée à l'Article 17 - Révision des contributions, et d'une part variable dépendant des postes suivants :

- % des Ventes CA Annuel (généré par les nouveaux canaux de vente) au dessus de 50 Millions d'euros,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé,
- coût à l'acte par Chargement de contrat Améthyste ou imagineR.
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Réduction,

La facturation du montant forfaitaire sera établie au prorata de la durée d'exploitation journalière si celle-ci n'a pas été effective sur une année complète.

L'ensemble des coûts à l'acte sera révisable selon la formule de l'Article 17 - Révision des contributions.

La contribution est due dès la mise en service de la V1, éventuellement minorée des pénalités applicables au titre de l'Article 18 - Pénalités pour non respect des exigences de qualité de service. La contribution sera versée selon les modalités définies à l'Article 15 -

LOT 7 : Exploitation de l'interface DAB/GAB

Le LOT 7 correspond à la contribution STIF à l'Exploitation de l'interface de rechargement avec les réseaux bancaires.

La contribution est constituée d'un montant forfaitaire annuel par réseau bancaire, révisable selon la formule indiquée à l'Article 17 - et d'une part variable dépendant des postes suivants :

- coût à l'acte par Vente de forfait Navigo Mois et Navigo Semaine,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé,
- coût à l'acte par Chargement du Droit à Réduction,
- coût à l'acte par Chargement de contrat Améthyste ou imagineR.
- coût à l'acte par Vente du Titre associé.

La contribution est due dès la mise en service de la V1 et versée selon les modalités définies à l'Article 15 - .

La facturation du montant forfaitaire sera établie au prorata de la durée d'exploitation journalière si celle-ci n'a pas été effective sur une année complète.

Le réseau bancaire (CIC/Crédit Mutuel) est pris en compte dès la mise en service de la V1 définie à l'Article 9 -

ARTICLE 11 - LES LIVRABLES DE SPECIFICATIONS

Les livrables de spécifications sont élaborés conformément aux délais prévus à l'Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services.

Les transporteurs transmettent au STIF pour information les livrables suivants :

- les spécifications fonctionnelles du module internet de vente à distance,
- les spécifications de service du back office,
- Les spécifications fonctionnelles des interfaces Canal DAB/GAB,
- les spécifications de l'Interface réseau Bancaire et de l'Interface module internet de vente à distance avec le système back office.

Le STIF transmet aux transporteurs ses observations par lettre simple, dans le délai indiqué dans le calendrier des livraisons.

Toute modification des spécifications entraînant le non respect des délais contractuels doit faire l'objet d'une information immédiate du STIF.

ARTICLE 12 - CALENDRIER DES LIVRAISONS ET D'OUVERTURE DES SERVICES

Les entreprises de transport s'engagent à respecter le planning suivant :

Réf	Date	Livrables
T0	1/07/2011	Notification par le STIF de l'avenant approuvant la présente convention et l'annexant aux contrats d'exploitation STIF-transporteurs à toutes les entreprises
T1	T0 1/07/2011	Début de rédaction des livrables de spécification du Système Communautaire de Vente à Distance, soit : <ul style="list-style-type: none">• les spécifications fonctionnelles du module internet de vente,• les spécifications de service du back office• les spécifications de l'Interface réseau bancaire et de l'interface module internet de vente avec le système back office
T2	T0+2 1/09/2011	<ul style="list-style-type: none">• Expression de besoin du STIF relative à la recommandation graphique et à la page d'accueil
T3	T0+3 1/10/2011	<ul style="list-style-type: none">• Présentation des projets des livrables de spécifications au STIF pour commentaires
T4	T0+4 1/11/2011	Fourniture des commentaires STIF sur les spécifications
T5	T0+5 1/12/2011	Fourniture des livrables définitifs des spécifications
T6	T0+15 1/10/2012	Ouverture du Service V1 et date limite de livraison des mises à jour des spécifications du système communautaire de vente à distance.

Le non respect des délais indiqués sans accord préalable du STIF fera l'objet de pénalités telles que décrites à l'Article 18 -

Les fonctionnalités de la version 2 du SCVD, telles que décrites à l'Article 9, sont mises en place au plus tard le 1er avril 2013. Les spécifications fonctionnelles sont remises au STIF 3 mois avant cette date.

ARTICLE 13 - PRISE EN COMPTE DES EVOLUTIONS

Toute modification de la V2 non liée aux décisions prises par le STIF fait l'objet d'une information au STIF dans le cadre du comité de suivi prévu à l'Article 19 - Comité de suivi, ci-dessous, au moins deux semaines avant la mise en production effective projetée, information qui précise notamment les apports fonctionnels et techniques ainsi que les risques d'interruption de service pour le grand public.

Les transporteurs s'engagent à indiquer au STIF toutes les évolutions imposées par des dispositions législatives ou réglementaires qui auront un impact sur le Système. Celles-ci seront considérées comme de la maintenance évolutive.

La maintenance évolutive liée aux décisions du STIF ou à des évolutions législatives ou réglementaires fait l'objet d'une prise en charge financière par le STIF sous forme d'avenant. L'avenant précisera les plannings et les coûts de chaque évolution.

Le STIF formulera chaque demande d'évolution par courrier. Les Entreprises s'engagent à présenter au STIF un ou plusieurs devis et les plannings associés, entre 4 et 8 semaines après la réception de la demande en fonction de l'importance de la modification.

CHAPITRE III : REGIME FINANCIER

ARTICLE 14 - LES CONTRIBUTIONS DU STIF

Le STIF finance les coûts de mise en œuvre du Système ainsi que les coûts d'exploitation tels que prévus entre les parties. Les économies réalisées sur les autres canaux de distribution seront prises en compte au travers d'avenants dans les contrats d'exploitation.

Concernant les lots 3, 4 et 7, les négociations avec les réseaux bancaires permettront de connaître le niveau d'acceptation des rémunérations par les banques. En cas de difficulté pour trouver des réseaux intéressés, les transporteurs et le STIF étudieront les évolutions envisageables.

14.1 - Les contributions de Mises en Œuvre

MISE EN OEUVRE – Montants Hors Taxe	
LOT 1 : Gestion de Projet	510 K€
LOT 2 : Mise en Œuvre du module internet de vente	390 K€
LOT 3 : Mise en œuvre interface DAB/GAB (Canal GAB) Par nouveau réseau Bancaire agréé par le STIF	120 K€
LOT 4 : (OPTIONNEL) Lecteurs Sans-Contact Automates bancaires (par lecteur)	0,5 K€
LOT V2 : Mise en œuvre de la Version 2	145 K€

14.2 - Les contributions d'Exploitation

Les montants forfaitaires ou unitaires des contributions d'exploitation retenus ci-dessous s'appuient sur des estimations réalisées en 2011 et qui prennent en compte les coûts du service.

EXPLOITATION – Montants Hors Taxe			
LOT 5 : Exploitation du module internet		Forfait Annuel	100 K€
LOT 6 : Exploitation Moteur de Rechargement			
Fixe	Contribution Forfaitaire Annuelle	Forfait Annuel	700 K€
Variable	Contribution Variable Annuelle		
	% des Ventes d'un CA Annuel entre 50 et 150 M€	En % du CA	0,60%
	% des Ventes au dessus d'un CA Annuel de 150 M€	En % du CA	0.35 %
	Par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé	PU	0,35 €
	Par chargement de contrat Améthyste ou imagineR	PU	0,50 €
	Par Chargement du Droit à Réduction	PU	0,10 €
	Coût CB au réel des Ventes	Taux en % du CA	0,7%
LOT 7 : Exploitation interface canal DAB/GAB			
Fixe	Contribution Forfaitaire Annuelle	Par réseau	10K€
Variable	Contribution Variable Annuelle		
	Par opération de vente (Hors Droits à Gratuité et Réduction)	PU	0,50 €
	Par Chargement de Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé	PU	0,50 €
	Par chargement de contrat Améthyste ou imagineR	PU	0,50 €
	Par Chargement de Droit à Réduction	PU	0,25 €

Grille de lecture :

- Le rechargement d'un passe Navigo via le module internet de vente à distance-: Application des règles des lots 5 et 6
- Le rechargement d'un passe Navigo via l'interface réseaux bancaires (DAB/GAB) : application des règles des lots 6 et 7

ARTICLE 15 - ECHEANCIER DES PAIEMENTS

15.1 - Les Lots de Mise en Œuvre

15.1.1 Version 1

Les lots de mise en œuvre feront l'objet de contributions d'investissements selon l'échéancier suivant :

LOT 1 : Gestion de Projet

- 20% au démarrage du projet (T0)
- 20% à la présentation des livrables de spécification (T3)
- 40% à la mise en service
- 20% à la mise à jour finale des livrables de spécification suite à la mise en service

•

LOT 2 : Mise en Œuvre du module internet de vente

- 25% au démarrage du projet (T0)
- 25% à la présentation des spécifications du module internet de vente (T3)
- 35% à la mise en service
- 15% à la remise des spécifications fonctionnelles finales de la V1 du module internet de vente.

LOT 3: Mise en œuvre l'Interface DAB/GAB – Par nouveau réseau Bancaire agréé par le STIF

- 15% au démarrage de chaque projet,
- 25% à la fourniture des spécifications détaillées de l'interface,
- 35% à la mise en service opérationnelle de l'interface avec le réseau bancaire,
- 25% à l'attestation d'ouverture de 95% des GAB du nouveau réseau bancaire.

LOT 4: (OPTIONNEL) Lecteurs Sans-Contact Automates bancaires – Projet agréé par le STIF

- 25% au démarrage de chaque projet agréé par le STIF (nombre de GAB prévus)
- 25% à la mise en service opérationnelle de l'interface avec le réseau bancaire,
- 25% % à l'attestation d'ouverture des 100 premiers GAB du nouveau réseau bancaire
- 25% à l'attestation d'ouverture de 95% des GAB du nouveau réseau bancaire.

15.1.1 Version 2

LOT V2 : Mise en œuvre de la Version 2

- 50 % au démarrage du projet.
- 35 % à la mise en service.
- 15 % à la remise des spécifications fonctionnelles finales.

15.2 - Les Lots d'Exploitation

Les lots d'exploitation feront l'objet de contributions d'exploitation après la mise en service de la V1 sur la base d'une facturation annuelle et selon les modalités suivantes :

- Acompte au 31 mars de l'année N de 50% des forfaits d'exploitation et de 45% du montant prévisionnel variable de l'année N
- Acompte au 30 septembre de l'année N de 50% des forfaits d'exploitation et de 45% du montant prévisionnel variable de l'année N
- Solde au 31 mars de l'année N+1 de l'année N avec la fourniture de la documentation mise à jour s'il y a lieu ainsi que du reporting de l'année N

Si la mise en service de la v1 est en cours d'année, la date du premier acompte sera celle de l'acompte suivant cette date de démarrage. Le montant total sera calculé en fonction du prorata de l'année complète et le pourcentage à appliquer dessus sera celui de l'acompte auquel on ajoutera les pourcentages des acomptes précédents.

Chaque année et avec chaque présentation de l'acompte au 30 septembre, les transporteurs feront parvenir au STIF l'ensemble de la documentation du module communautaire de vente à distance conforme (donc mis à jour) aux fonctionnalités opérationnelles constatées au 30 juin de l'année de référence.

LOT 5 : Exploitation module internet de vente

- Forfait annuel de Contribution

LOT 6 : Exploitation Moteur de Rechargement (internet et DAB/GAB)

- Forfait Annuel de Contribution

- Part Variable de la Contribution
 - % des Ventes CA Annuel au dessus de 50 Millions d'euros pour le back-office (moteur de rechargement),
 - % des Ventes CA Annuel pour le coût de la redevance cartes bancaires
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Réduction

LOT 7 : Exploitation de l'Interface DAB/GAB

- Forfait Annuel de Contribution par réseau bancaire
- Forfait Variable de Contribution
 - Prix Unitaire par Vente
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Gratuité et contrat Gratuité associé
 - Prix Unitaire par Chargement du Droit à Réduction

ARTICLE 16 - MODALITES DE FACTURATION ET DE REGLEMENT

Les Entreprises confient au GIE Comutitres un mandat de facturation et d'encaissement des contributions du STIF.

Les sommes sont versées au GIE sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte (Code Banque : 1189, Code guichet : 00124 , N° compte : 00010009401 , Clé :08) seront transmises au STIF avant le premier versement.

Le paiement est effectué par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de l'appel de fond.

Les versements ont lieu dans les 40 jours suivant la réception par le STIF de l'appel de fond accompagné de l'ensemble des justificatifs.

Les modèles de factures seront définis dans le cadre du Comité de Suivi.

Toutes les prestations facturées dans le cadre de la présente annexe sont taxées au taux de 7% au titre de la taxe sur la valeur ajoutée.

Le STIF s'engage à supporter toutes les conséquences financières qui pourraient être mises à la charge des parties, en raison de la remise en cause du taux d'assujettissement à la TVA des contributions versées en contrepartie de l'exécution de la présente convention.

En cas de désaccord qui devra être motivé et étayé par des justificatifs, le STIF réserve le règlement du solde à hauteur du montant qu'il juge litigieux. Il appartient alors au STIF d'informer les entreprises de transport dans les meilleurs délais et par courrier avec accusé de réception de son désaccord sur le montant du solde précité et de déclencher une procédure de conciliation dans les conditions suivantes.

A compter de l'accusé de réception du courrier informant les entreprises du désaccord sur le montant facturé, qui doit être joint d'un mémoire exposant les motifs de la contestation, les parties disposent d'un délai de trente jours pour désigner, d'un commun accord, un conciliateur unique. A l'expiration de ce délai et à défaut d'accord sur la désignation de ce conciliateur unique, la partie la plus diligente envoie une lettre RAR à l'autre partie pour constater l'échec dans la désignation de ce conciliateur. Les parties ont alors 30 jours pour désigner chacune un conciliateur (les transporteurs s'accordant sur la désignation d'un conciliateur unique).

Les conciliateurs désignés devront désigner un troisième conciliateur dans un délai de quinze jours à compter de la désignation du dernier d'entre eux. A défaut de désignation par l'une des Parties du conciliateur de son choix, ou d'entente des deux conciliateurs sur un troisième, sa désignation pourra être demandée, à l'initiative de la Partie la plus

diligente, au président du tribunal administratif de Paris dans l'exercice de ses pouvoirs de conciliation. Les frais de conciliation sont supportés par moitié par le STIF d'une part et par les transporteurs d'autre part.

Le conciliateur unique ou, le cas échéant, les conciliateurs examinent de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des Parties. Ils rendent un avis motivé sur le différend dans un délai de trois mois à compter de la désignation du conciliateur unique ou, le cas échéant, du dernier des conciliateurs. Cet avis propose aux Parties une solution de conciliation.

Il est adressé aux transporteurs et au STIF, qui disposent d'un délai d'un mois pour se concilier ou constater leur désaccord persistant. En cas d'échec de cette procédure, la contestation peut être soumise au tribunal compétent par la Partie la plus diligente."

ARTICLE 17 - REVISION DES CONTRIBUTIONS

Les contributions sont révisées annuellement au 1^{er} juillet, par application de la formule ci-dessous :

$$P = P^{\circ} \times (Sy/Sy^{\circ}) \times 0,995^{(n-2010)}$$

Pour laquelle :

P représente la contribution révisée

P[°] représente la contribution initiale

Sy est la valeur finale de l'indice SYNTEC

Sy[°] est la valeur initiale de l'indice SYNTEC

La valeur initiale de l'indice SYNTEC (Sy[°]) correspond à la dernière valeur connue de l'indice au mois de décembre 2010.

La valeur finale de l'indice SYNTEC (Sy) correspond à la dernière valeur connue de l'indice au 1^{er} juillet.

ARTICLE 18 - PENALITES

18.1 - Pénalités pour retard d'ouverture du service

Dans l'hypothèse où les retards de réalisation ne sont pas imputables au STIF, des pénalités sont appliquées dans les conditions prévues ci-dessous.

Les pénalités sont neutralisées notamment en cas de force majeure ou d'aléas exceptionnels.

Les aléas exceptionnels sont des événements extérieurs aux entreprises de transport, clairement identifiables, qui s'imposent à elles et qu'il ne leur est pas possible de programmer et/ou de surmonter.

Le montant des pénalités est déduit de la facture annuelle d'exploitation émise par le GIE au nom et pour le compte des Entreprises.

Tout retard sans accord préalable du STIF sur la mise en service (T6) sur le calendrier de livraison (Article 12 - Calendrier des livraisons et d'ouverture des services) fera l'objet d'une pénalité financière conformément au tableau suivant :

Retard	Pénalité
De 1 à 3 mois	50 K€ par mois de retard
De 4 à 5 mois	100 K€ par mois de retard au-delà du 3 ^{ème} mois

Au delà de 6 mois de retard imputable aux Entreprises, le STIF prendra acte de l'incapacité des Entreprises à respecter leurs engagements contractuels et peut constater leur défaillance. Dans ce cas de figure, le STIF se réserve la possibilité d'appliquer les

mesures définies à l'Article 20 - Défaillance, non respect des engagements. Ces mesures ne sont pas applicables si un événement extérieur aux transporteurs retarde cette mise en service.

18.2 - Pénalités pour non respect des exigences de qualité de service

Le taux de disponibilité du service est calculé pour chaque trimestre selon les modalités de l'Article 6 - Exigences de qualité de Service. Dans le cas où le taux de disponibilité de référence n'est pas atteint pour des raisons imputables aux entreprises, celles-ci encourent une pénalité calculée trimestriellement selon les modalités suivantes :

- 1000 euros par heure d'indisponibilité - en jour de pointe
- 500 euros par heure d'indisponibilité en jour normal

Le montant de la pénalité est réglé par précompte sur les paiements à effectuer aux entreprises.

Le montant cumulé des pénalités sur une année calendaire est plafonné à 20% du forfait annuel de contribution fixe des lots considérés d'exploitation du système.

Lorsque le montant cumulé des pénalités sur une année atteint ce plafond (20%), le STIF pourra prendre acte de l'incapacité des Entreprises à respecter leurs engagements contractuels et constater leur défaillance. Dans ce cas de figure, le STIF se réserve la possibilité d'appliquer les mesures définies à l'Article 20 - Ces mesures ne sont pas applicables si un événement extérieur aux transporteurs retarde cette mise en service.

CHAPITRE IV : DIVERS

ARTICLE 19 - COMITE DE SUIVI

L'application de la présente convention est suivie par le comité 3P prévu à l'article 3.2 du Cahier des Charges de la Gestion Communautaire annexé aux contrats d'exploitation passés entre le STIF et les transporteurs.

ARTICLE 20 - DEFAILLANCE, NON RESPECT DES ENGAGEMENTS

En cas de défaillance des Transporteurs, telle que définie à l'Article 18 - Pénalités ci-dessus, sans préjudice des pénalités déjà appliquées, le STIF peut décider une autre organisation de la vente à distance. Il en informe les entreprises par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans ce cas, la présente convention est résiliée de plein droit à une date fixée dans la lettre recommandée avec accusé de réception qui sera nécessairement postérieure à la date de réception du recommandé.

La date de réception de la lettre recommandée marque le terme de la durée d'exploitation journalière à facturer, étant entendu que ce jour est inclus dans la durée d'exploitation.

ARTICLE 21 - CONTINUITE DE SERVICE

21-1- Continuité du service en cas de mise en œuvre de la résiliation prévue à l'Article 20 - ou en cas de non reconduction de la convention

En cas de non reconduction de la présente convention, ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 18 - Pénalités, le STIF aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour les entreprises de transport, de prendre, pendant la dernière année de mise en œuvre de la présente convention ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 18 - Pénalités, toute mesure pour assurer la continuité du service public pour cette prestation.

D'une manière générale, le STIF pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif de la mise en œuvre de la présente convention à un nouveau régime d'exploitation ou à un nouvel exploitant du système.

En cas de non reconduction de la présente convention ou en cas de défaillance, telle que définie à l'Article 18 - Pénalités et notifiée aux transporteurs par lettre recommandée avec accusé de réception conformément à l'Article 20 - , le STIF ou un tiers désigné par lui de son choix sera subrogé dans les droits et obligations des entreprises de transport pour la mise en œuvre de la présente convention et notamment dans les contrats passés avec des prestataires à cet effet.

Cette subrogation interviendra soit au terme de la présente convention telle que prévue à l'Article 4 - Durée de la convention, ci-avant, soit à la date de résiliation de la présente convention telle que prévue à l'Article 20 - ci-avant, pour la durée restante des contrats de prestations passés par les transporteurs pour la mise en œuvre de la présente convention, dans la limite de 9 mois à compter du terme de la présente convention.

En cas d'application du présent article, il est entendu entre les parties que la propriété du module de vente à distance revient entièrement et exclusivement au STIF, sans que les transporteurs ne puissent prétendre à une quelconque indemnité. Le transfert de propriété est automatique et immédiat, les documents transférés ne constituant que des mesures de mise en œuvre du présent alinéa qui viendront en régularisation d'une situation de fait.

En tout état de cause, les marques des transporteurs exploitées dans le cadre de la présente convention restent leur entière propriété. Elles ne pourront être modifiées ou supprimées sans l'accord express et préalable de leurs titulaires. Le présent alinéa ne s'applique pas aux marques développées spécifiquement par les transporteurs pour la mise en œuvre du module internet de vente à distance.

21-2- Reprise des contrats et engagements des entreprises de transport

- 1- En cas de non reconduction de la présente convention ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 20 - , les entreprises de transport adressent au STIF copie de l'ensemble des contrats passés pour la mise en œuvre de la présente convention, ainsi que tous les documents techniques facilitant le passage à un nouvel exploitant, y compris sans que cela soit limitatif : le schéma complet des données du module communautaire de vente à distance mis à jour et les fichiers de données associés.
- 2- Cette communication a lieu sous réserve du respect du secret industriel et commercial des prestataires contractants des entreprises de transport, lequel ne sera levé, le cas échéant, qu'au moment de la subrogation effective du STIF dans les droits des transporteurs.
- 3- En cas de cessation de la mise en œuvre de la présente convention (échéance normale ou anticipée), le STIF se réserve le droit soit de poursuivre ces contrats, soit de faire poursuivre ces contrats par le tiers de son choix. Le STIF notifie sa décision aux entreprises de transport et à leurs cocontractants dans un délai de 9 mois avant la fin de la présente convention en cas de non reconduction de celle-ci, ou de 2 mois à compter de la date de réception de la lettre RAR mentionnée à l'Article 20 - ci-dessus.
- 4- Les entreprises de transport devront veiller à ce que soient insérées dans les contrats qu'elles passent avec des tiers pour la mise en œuvre de la présente convention, les stipulations propres à permettre l'application du présent article.
- 5- Dans un délai de 3 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, les contrats passés par les entreprises de transport avec des tiers avant ladite prise d'effet devront être mis en conformité avec les stipulations du présent article.
- 6- En cas de méconnaissance par les entreprises de transport d'une des stipulations du présent article, qui rendrait impossible la poursuite par le STIF ou tout tiers désigné par lui de l'un des contrats, le STIF pourra obtenir une prestation de même nature, aux frais et risques des entreprises de transport.
- 7- En cas de non reconduction de la présente convention ou, à tout moment, en cas de défaillance telle que définie à l'Article 20 - le cas échéant, les entreprises de transport communiquent au STIF les informations nécessaires à la mise en application de l'article L1224-1 du code du travail si ce dernier est applicable.

21-3 - Engagements financiers liés à la fin de mise en œuvre de la présente convention ou à la défaillance

En cas de non reconduction de la présente convention ou à tout moment en cas de défaillance telle que définie à l'Article 18 - et notifiée aux transporteurs par lettre recommandée avec accusé de réception conformément à l'Article 20 - , les entreprises de transport établissent dans le délai d'un mois à compter de l'échéance de la présente convention ou de la date de l'accusé de réception un état des créances et des dettes reprises par le STIF ou un tiers par lui désigné de son choix et assumées par ces derniers.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur des entreprises de transport, alors le STIF verse ce solde aux entreprises de transport dès la prise d'effet de la subrogation et dans un délai maximum de trois mois après la cessation de la présente convention.

Si cet état fait apparaître un solde en faveur du STIF, alors les entreprises de transport versent ce solde au STIF dès la prise d'effet de la subrogation et dans un délai maximum de trois mois après la cessation de la présente convention.
Cet état devra impérativement être validé par l'expert comptable des entreprises de transport, ainsi que par le STIF. Un protocole transactionnel peut valider l'accord financier.

ARTICLE 22 - AUTRES DISPOSITIONS

En cas de litige non envisagé dans la présente convention, et en l'absence d'accord spécifique expresse entre le STIF et les entreprises, la partie la plus diligente saisit les juridictions compétentes.

Délibération n° 2012/356

Séance du 13 décembre 2012

**EXPLOITATION DES DEUX LIGNES REGULIERES EXPRESS
EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A14**

AVENANT N°2 AU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

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

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération n°2011/0926 du 7 décembre 2011 approuvant le contrat de délégation de service public pour l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 entre le STIF et la société CTVM I ;
- VU** la délibération n°2012/0223 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat de délégation de service public pour l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 entre le STIF et la société STILE ;
- VU** le rapport n° 2012/356 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Considérant que conformément à l'article 6 du contrat de délégation de service public pour l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14, la société STILE, immatriculée le 27 décembre 2011 au RCS de Versailles, est subrogée dans les droits et obligations de la société CTVM I en tant que société dédiée ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat de délégation de service public pour l'exploitation de deux lignes régulières express empruntant l'autoroute A14 joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société STILE ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan de transport régional.

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

075-287500078-20121213-2012-356-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N° 2
à la DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

EXPLOITATION DES DEUX LIGNES
REGULIERES EXPRESS
EMPRUNTANT L'AUTOROUTE A14

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

STILE, société par actions simplifiée au capital de 105 000 €, inscrite au RCS de Versailles (n° SIREN 528 943 970), dont le siège est situé 1 rue Descartes, 78130 Les Mureaux, représentée par son président, Monsieur Daniel MAISON

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le contrat de délégation de service public a été approuvé par une délibération en date du 7 décembre 2011.

Le Conseil a ensuite voté l'avenant suivant :

- avenant n°1 au Conseil du 11 juillet 2012, ayant pour objet la régularisation de la mise en place d'un doublage et d'une course supplémentaire, et la mise à jour des coûts relatifs à la livrée des véhicules et les redevances en gare routière de La Défense.

Ce contrat doit être modifié pour intégrer l'évolution suivante :

- La fin de l'assujettissement à la TVA de l'ensemble des contributions versées par le STIF, et paiement de la taxe sur les salaires en découlant

Jusqu'à présent, le STIF paie la TVA sur toutes les contributions qu'il verse au Déléataire.

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

Le STIF prendra en charge, le cas échéant, la taxe sur les salaires supportée par le Déléataire en raison de la fin de l'assujettissement des contributions qui lui sont versées dans le cadre de l'exploitation du réseau.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : L'article 64 « Fiscalité » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 64 : Fiscalité

Article 64-1 : Généralités

Le Déléataire supporte tous les impôts et taxes relatifs à l'exécution des missions qui lui sont dévolues dans le cadre du présent contrat, selon la réglementation en vigueur. Il assume seul les pénalités liées à tout redressement fiscal éventuel concernant la gestion qui lui est confiée, consécutif à une application ou à une interprétation erronée de sa part des textes en vigueur.

En cas de disparition d'une taxe existante ou de création d'une nouvelle taxe, les Parties se rencontreront pour régler les conséquences financières en découlant.

Article 64-2 Les impôts et taxes supportés par le Déléataire

La contribution économique territoriale et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties sont réglées par le Déléataire, après vérification des éléments constitutifs de chacun des rôles d'imposition. Le Déléataire fait le nécessaire pour obtenir le plafonnement et l'exonération de ses cotisations auquel il peut prétendre, selon les possibilités offertes par la législation fiscale.

Tous les impôts et taxes existant au 31 décembre 2009 et relatifs à la gestion du service sont à la charge du Déléataire.

Article 64-3: Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires

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

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

Le montant de l'éventuelle taxe sur les salaires en découlant sera pris en compte dans le calcul de la contribution forfaitaire versée par le STIF et fera l'objet d'un avenant.

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

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

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

Article 64-4: Transfert des droits à déduction de la TVA

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère au Déléataire les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celui-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre au Déléataire une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par le Déléataire
- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI
- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

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

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

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

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

Les rappels non contestables ou devenus définitivement exigibles, qui auront été appliqués, majorés des sanctions fiscales et des frais contentieux engagés à la demande

du STIF, sont remboursés par le STIF dans les 30 jours de leur règlement sur présentation de justificatifs par le Délégué sauf faute ou erreur avérée de sa part. »

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N°2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 3 :

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

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise STILE

Délibération n° 2012/357

Séance du 13 décembre 2012

**Avenant n°10 au contrat de type 1
conclu entre le STIF et les entreprises privées
de transport régulier de voyageurs en Île-de-France**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France, modifiée par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération du conseil n° 2012/0193 du 9 juillet 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/357 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public de transport collectif régulier de voyageurs en Ile-de-France jusqu'à ce que les négociations des contrats d'exploitation de type 2 aboutissent ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : approuve le principe d'une prolongation jusqu'au 30 juin 2013 du contrat d'exploitation de type 1 pour la ligne 045-145-026 (Villemecresnes-Villemecresnes) ;

ARTICLE 2 : approuve l'avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 1 pour la ligne 045-145-026 (Villemecresnes-Villemecresnes) ;

ARTICLE 3 : autorise la directrice générale à signer l'avenant visé à l'article 2 et annexé à 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-Louis Bouchard
Accusé de réception en préfecture
075-287500678-20121213-2012-357-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

AVENANT N° 10

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

CONTRAT DE TYPE 1

ENTRE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012,

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

ET

La S.T.R.A.V., société SAS au capital de 257 638 €, inscrite au RCS d'Evry (SIRET n° 956 200 323 00064), dont le siège est situé 19, Route Nationale, 91800 Brunoy, représentée, par son Directeur, Monsieur Romain de Montbel,

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

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

Article 1^{er}

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

- La durée du contrat d'exploitation est prolongée jusqu'au 30 juin 2013,
- Les articles relatifs aux comptages ne sont plus opérants à compter du 1^{er} janvier 2012, la rémunération de l'entreprise sera, jusqu'à la fin du contrat de type 1, fonction des données d'usage connues au 31 décembre 2011.

Article 2

Le présent avenant entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2013.

Article 3

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

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le

Pour le STIF

Pour l'Entreprise

Pour la directrice générale et par délégation

Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation

Délibération n° 2012/358
Séance du 13 décembre 2012

AVENANT DE RECONDUCTION
DE LA CONVENTION PARTENARIALE
FILEO

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 en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération du conseil n°2009/0899 du 7 octobre 2009 approuvant le contrat de Délégation de Service Public attribué aux Courriers de l'Ile-de-France ;
- VU** la délibération du conseil n°2010/0112 du 17 février 2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Conseil général du Val d'Oise, Aéroports de Paris, la Communauté d'Agglomération Terres de France, le Conseil général de Seine-et-Marne et Les Courriers de l'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2012/358 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

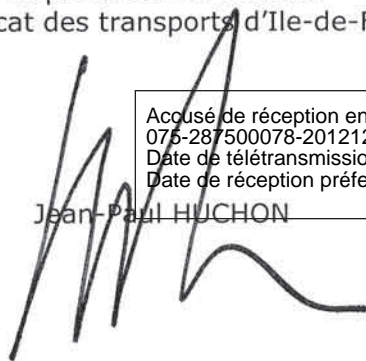
DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant de reconduction de la convention partenariale jointe à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer l'avenant de reconduction de la convention partenariale visée à l'article 1 et ses annexes respectives ;

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

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



Accusé de réception en préfecture
076-287500078-20121213-2012-358-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N°1
à la
Convention Partenariale du Réseau
Filéo**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

Et

AEROPORTS DE PARIS, société anonyme au capital de 296 881 806 euros (deux cent quatre-vingt seize huit cent quatre-vingt un mille huit cent six euros), dont le siège social est situé au 291 boulevard Raspail – 75014 PARIS, immatriculée sous le numéro SIREN 552 016 628 au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris, représentée par Monsieur **Augustin de Romanet**, en sa qualité de Président Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par décision du Conseil d'Administration du 12 novembre 2012,

Ci après dénommé « ADP »,

Le Département de Seine-et-Marne, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département - 77010 Melun Cedex, représentée par son Président **Vincent EBLE**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé « le CG 77 »,

Le Département du Val-d'Oise, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département, 95032 Cergy-Pontoise Cedex, représentée par son Président **Arnaud BAZIN**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé « CG 95 »,

La Communauté d'Agglomération Terres de France, représentée par son Président M. **François ASENSI**, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Communautaire en date du [...]

Ci après dénommée « La Communauté d'Agglomération Plaine de France »

Ensemble ci-après dénommées « les Partenaires »,

La Société KEOLIS MOBILITE ROISSY (KMR) dont le siège social est situé au Mesnil Amelot (77990), 34 rue de Givry, Société à Responsabilité Limitée au capital de 10 000 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro 520 045 006, Représentée par son Directeur, Monsieur **Jean-Olivier EHKIRCH**.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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

Préambule

La convention partenariale initiale du réseau Filéo a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les partenaires accompagnent l'exécution de la convention de Délégation de Service Public (DSP) pour l'exploitation du service de transport à la demande de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle conclue entre le STIF et l'Entreprise. Cette convention était conclue pour la période comprise entre le 1^{er} mars 2010 et le 31 décembre 2012.

La liste des lignes entrant dans le champ d'application de la convention reste inchangée

Article 1.

Le présent avenant a pour objet :

- de reconduire les engagements des Partenaires de la convention partenariale Filéo, celle-ci arrivant à son terme le 31 décembre 2012.
- de préciser les modalités d'association des partenaires au fonctionnement du service.
- d'intégrer les modifications apportées à la ligne « Othis – Villeparisis » (transfert d'une course Filéo sur la ligne régulière 701 « Othis – Roissy » le dimanche matin),
- de préciser les modalités d'indexation des participations des Partenaires

Article 2

L'article 2 de la convention « Durée de la convention » est modifié comme suit :

« La présente convention prend effet à compter de sa notification, par le STIF, à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Elle est conclue pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016 ».

Article 3

L'article 5.1 « Suivi du réseau » est modifié comme suit :

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, aux partenaires les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

En complément du rapport annuel, l'Entreprise transmet aux Partenaires, les éléments relatifs à l'usage des lignes qui les concernent :

- à chaque trimestre :
 - La fréquentation par course pour chaque mois
 - Le nombre de réservation par mois et par commune
 - Le nombre de courses déclenchés par mois
- à chaque semestre :
 - Le nombre de salariés par entreprise de la plateforme qui utilisent Filéo
- chaque année :
 - Le nombre d'inscrits par commune
 - La fréquentation par commune, pour chaque mois.

Article 4

L'article 8 Engagements financiers des Parties est modifié comme suit.

« 8.1 Principes généraux

La convention de DSP est constituée d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe 3 à la présente convention.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(HT k€ constants 2009)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	5 037	5 962	5 962	5 962	5 962	5 962	5 962

Compte tenu de l'objectif de trafic et des recettes annexes prévus dans le contrat de DSP le STIF et les Partenaires verseront annuellement :

(HT k€ constants 2009)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	4 623	5 452	5 390	5 355	5 320	5 291	5 264

La répartition de la prise en charge financière du service de référence entre le STIF et les Partenaires figurent ci-dessous.

8.2 Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 9.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(HT k€ constants 2009)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	3 867	4 545	4 483	4 448	4 413	4 384	4 357

8.3. Engagements financiers des Partenaires

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 9.1 ci-dessus, les Partenaires verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle totale d'un montant de 906 998 €²⁰⁰⁹ HT qui se décompose :

- 288 529 €²⁰⁰⁹ HT pour ADP (304 399 €²⁰⁰⁹ TTC);
- 238 124 €²⁰⁰⁹ HT pour le CG 95 (251 221 €²⁰⁰⁹ TTC);
- 239 148 €²⁰⁰⁹ HT pour le CG 77 (252 301 €²⁰⁰⁹ TTC);
- 141 197 €²⁰⁰⁹ HT pour la Communauté d'Agglomération Plaine de France (148 963 €²⁰⁰⁹ TTC);

Le montant des participations ci-dessus est calculé en euros 2009. En année pleine, ces participations sont payables par acomptes versés à l'Entreprise en Avril (40 %), septembre (40 %) et le solde (20 %) en décembre, sur facture.

Les participations seront indexées chaque année au 1^{er} janvier selon la formule prévue à l'Annexe 4 de la convention initiale.

Article 5

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Les annexes 3 et 4 complètent, à compter de janvier 2013, les annexes 3 et 4 adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe 3 : Service de référence
- Annexe 4 : Formule d'indexation

Article 6

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Article 7

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que ses annexes non-modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier demeurent inchangées.

Fait à _____
Le _____

En six exemplaires,

Le STIF

Le Département de Seine et Marne

Sophie MOUGARD

Vincent EBLE

Le Département du Val-d'oise

Aéroports de Paris

Arnaud BAZIN

Augustin de ROMANET

La Communauté d'Agglomération
Plaine de France

l'Entreprise

François ASENSI

Jean-Olivier EHKIRCH

ANNEXE 3 : Service de référence Tableau du nombre de courses par type de jour et par ligne

Nombres de courses

FILEO GOUSSAINVILLE

Lundi au Vendredi	36
Samedi	78
Dimanche et jours fériés	78

FILEO TREMBLAY

Lundi au Vendredi	25
Samedi	66
Dimanche et jours fériés	66

FILEO OTHIS

Lundi au Vendredi	11
Samedi	16
Dimanche et jours fériés	19

FILEO VILLEPARISIS

Lundi au Vendredi	41
Samedi	37
Dimanche et jours fériés	63

FILEO VILLIERS LE BEL

Lundi au Vendredi	80
Samedi	66
Dimanche et jours fériés	66

FILEO SARCELLES

Lundi au Vendredi	22
Samedi	26
Dimanche et jours fériés	86

ANNEXE 4 : MODALITES D'INDEXATION DE C1 ET DE L'ACTUALISATION EN FONCTION DES HAUSSES TARIFAIRES

INDEXATION DE C1

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

avec $C1_n = C1_{n_0} * K_n$; avec

$$K_n = \left(0,507 \frac{S_n}{S_0} + 0,083 \frac{C_n}{C_0} + 0,41 \frac{IPS_n}{IPS_0} \right)$$

$C1_{n_0}$ = forfait contractuel C1 exprimé en euros 2009 pour l'année n, correspondant aux montants indiqués à l'article 36.

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 (indices C et IPS) et 4 trimestres de juillet n-1 à juin n (indice S). Les valeurs de référence sont celles calculées selon la méthode exprimée ci-avant, avec n = 2009.

Actualisation en fonction des hausses tarifaires

L'objectif de recettes voyageurs et les recettes voyageurs actualisés en fonction des hausses tarifaires sont calculés en prenant

- pour les prix des tickets le tarif en cours au 1^{er} janvier de l'année n ;
- pour Pv_{CO} , Ps_{CO} , Pv_{FST} et Ps_{FST} , leur valeur en 2009 actualisée en fonction des taux de hausse globale des abonnements Orange et Intégrale intervenues jusqu'au 1^{er} janvier de l'année n ;
- pour Pv_{IMR} , Ps_{IMR} leur valeur en 2009 actualisée en fonction des taux de hausse globale des abonnements Imagine'R intervenues jusqu'au 1^{er} janvier de l'année n.

Délibération n°2012/359

Séance du 13 décembre 2012

**RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION
RELATIVE A LA CARTE DE CIRCULATION POLICE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n ° 2012/359 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le projet de nouvelle convention entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France, le Ministère de l'Intérieur, la Régie Autonome des Transports Parisiens, la Société Nationale des Chemins de fer Français et l'Organisation Professionnelle des Transports en Ile-de-France, relative aux cartes de circulation Police pour les années 2013-2015 ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer la convention ;

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 MICHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-359-DE
Date de télétransmission : 14/12/2012
Date de réception préfecture : 14/12/2012

CONVENTION RELATIVE AUX CONDITIONS DE DELIVRANCE DES CARTES DE CIRCULATION POLICE POUR LES ANNEES 2013, 2014 ET 2015

entre

le ministère de l'Intérieur, désigné ci-après par « le ministère de l'Intérieur » représenté par M. Claude BALAND, directeur général de la Police nationale ;

les Transporteurs :

la Régie autonome des transports parisiens, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le n° RCS B775 663 438 dont le siège est à Paris 12^e, 54 quai de la Rapée, désignée ci-après « la RATP » et représentée par Madame Patricia DELON, directrice commerciale ;

la Société nationale des chemins de fer français, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le n° RCS Paris B 552 049 447 dont le siège est à PARIS (14^{ème}), 34 avenue du Commandant Mouchotte, 75699 Paris Cedex 14, désignée ci-après « la SNCF » et représentée par Madame Bénédicte TILLOY directrice générale de SNCF-Transilien ;

l'Organisation professionnelle des transports en Ile-de-France, association loi de 1901, n° de SIRET 435 403 472 00010, ayant son siège à Paris 75014, 12 Villa de Lourcine, désignée ci-après « OPTILE » et représentée par Monsieur Thierry COLLE, directeur général ;

et

le syndicat des transports d'Ile-de-France, établissement public administratif régi par le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 dont le siège est à Paris 9^e, 39/41 rue de Chateaudun, désigné ci-après « le STIF » et représenté par Madame Sophie MOUGARD, directrice générale, en vertu de la délibération du conseil du syndicat n° ... du ;

PREAMBULE

Une convention entre le ministère de l'Intérieur, la RATP, la SNCF, OPTILE et le STIF, approuvée par le conseil d'administration du STIF le 9 juillet 2008, définissait jusqu'à la fin de l'année 2011 les conditions de délivrance et de paiement de la carte de circulation délivrée aux personnels des services actifs de la Police nationale. Cette convention a été prolongée d'un an (décision du conseil du 7/12/2011).

Cette carte de circulation est distribuée sur un passe télébilletique nominatif. Elle est valable sur les réseaux de transport public franciliens accessibles avec un forfait Navigo. Sa gestion est assurée par la RATP agissant pour son propre compte et en tant que mandataire de la SNCF et d'OPTILE.

La présente convention vise à renouveler les dispositions de la convention précitée.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention.

La présente convention a pour objet de définir les conditions de délivrance et de paiement des « cartes de circulation Police ».

Article 2 : Caractéristiques principales de la carte.

La carte de circulation Police est un produit tarifaire composé d'un passe sans contact nominatif (sans photographie du porteur) sur lequel est chargé un forfait annuel valide sur l'ensemble du réseau de transport public francilien accessible avec les forfaits Navigo.

Elle est strictement réservée aux fonctionnaires des services actifs de la Police nationale dépendant du ministère de l'Intérieur et de la Préfecture de Police affectés :

- au secrétariat général pour l'administration de la Police de Paris ;
- aux directions centrales et annexes du ministère de l'Intérieur.

Article 3 : Conditions tarifaires.

Le prix de la carte de circulation Police est fixé pour l'année 2013 à 710 € TTC.

Ce tarif est actualisé chaque année au 1^{er} janvier, selon la formule ci-après avec arrondi mathématique au 1/10 d'euro :

Prix de la carte de circulation Police pour l'année N+1

=

Prix de la carte de circulation Police pour l'année N

X

[1+ taux de hausse tarifaire des forfaits Navigo¹ pour l'année N]

Le STIF s'engage à communiquer chaque semestre aux signataires des statistiques globales issues des données de validation télébilletique.

¹ Tous zonages et toutes durées confondus

Article 4 : Mandat.

Les Transporteurs mandatent la RATP comme gestionnaire du titre, responsable des opérations

- de gestion, fabrication, personnalisation et distribution des titres,
- de facturation,
- des relations avec le ministère de l'Intérieur et la Préfecture de Police pour l'exécution de la présente convention.

Article 5 : Conditions de délivrance.

Le ministère de l'Intérieur et la Préfecture de Police adressent au gestionnaire du titre les demandes de carte au fur et à mesure des besoins, par transmission des fichiers contenant les données suivantes : nom, prénom, numéro de matricule, nature de la demande (première attribution, remplacement pour perte et vol, remplacement pour dysfonctionnement, changement de nom, mutation ayant un impact sur la facturation, fin de droit au titre).

Les cartes de circulation Police sont mises à la disposition du ministère de l'Intérieur et de la Préfecture de Police ainsi que de l'Institut national de la police scientifique dans un délai maximum de 5 jours ouvrés après réception de la demande par la RATP.

Article 6 : Service après-vente.

En cas de perte ou de vol d'une carte, le ministère de l'Intérieur ou la Préfecture de Police demande au gestionnaire du titre son remplacement via la transmission par fichier informatique du numéro de série de la carte. Ceci entraîne automatiquement la mise en opposition de la carte déclarée perdue ou volée, et la facturation d'un montant forfaitaire de 8 € TTC par carte remplacée. .

En cas de dysfonctionnement de la carte ou de changement de nom du titulaire, le ministère de l'Intérieur ou la Préfecture de Police demande au gestionnaire du titre le remplacement de la carte, via la transmission par fichier informatique du numéro de série de la carte. La remise de la nouvelle carte est conditionnée à la restitution de l'ancienne. Ce remplacement est réalisé à titre gracieux.

En revanche, si le dysfonctionnement est dû au non respect des conditions d'utilisation de la carte par son titulaire, le remplacement de la carte donne lieu à une facturation de 8 €.

Article 7 : Respect de la réglementation d'exploitation.

Les titulaires de la carte de circulation Police sont soumis aux dispositions de police applicables aux transports en commun de voyageurs en vertu des lois et règlements en vigueur.

Article 8 : Mesures auprès des bénéficiaires.

D'une façon générale, le ministère de l'Intérieur et la Préfecture de Police s'engagent à prendre toutes mesures utiles en vue de faciliter l'application de la présente convention. Ils procéderont par instructions aux intéressés et leur rappelleront les obligations qui leur incombent eu égard à leurs fonctions.

Article 9 : Informatique et libertés

Conformément aux dispositions de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et de ses textes d'application, chaque partie est responsable pour

son propre compte des formalités à effectuer auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés, préalablement à la mise en œuvre, en application de la présente convention, de traitement de données à caractère personnel.

Article 10 : Conditions de paiement

Les cartes délivrées font l'objet d'une facturation adressée par le gestionnaire du titre :

- mensuellement au ministère de l'Intérieur;
- trimestriellement à la Préfecture de Police et à l'Institut national de la police scientifique (INPS).

Les cartes de circulation Police délivrées par le gestionnaire du titre avant le 16 du mois M sont facturées pour une mensualité entière au titre du mois M, celles délivrées après le 15 du mois M n'étant prises en compte que le mois suivant (M+1).

Les cartes des agents affectés à la surveillance des réseaux de transport d'Ile-de-France (sous direction de la Police régionale des Transports - SDPRT -) ne donnent pas lieu à facturation. Les mutations des agents vers ce service et les départs de ce service sont communiqués au gestionnaire du titre par les procédures habituelles de transmission de fichiers, décrites à l'article 5.

En cas de fin de droit au titre d'un titulaire, le ministère de l'Intérieur, ou la Préfecture de Police restitue la carte au gestionnaire du titre. Les cartes restituées qui parviennent au gestionnaire du titre avant le 16 du mois M ne donnent pas lieu à facturation pour le mois M, celles restituées le 16 ou après le 16 du mois M sont facturées pour l'intégralité du mois M.

Les facturations sont faites sur la base de mensualités dont le prix est égal, par carte, à 1/12 du prix annuel défini à l'article 3 de la présente convention.

Le règlement de la facture est adressé au gestionnaire du titre, chacun pour sa part, par le ministère de l'Intérieur, par la Préfecture de Police et par l'Institut national de la police scientifique (INPS), dans les quarante-cinq jours suivant la date de sa réception. A défaut, le ministère de l'Intérieur, la Préfecture de Police et l'Institut national de la police scientifique (INPS) sont tenus au règlement des intérêts moratoires prévus par les textes en vigueur, au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

Les clés de répartition des recettes de vente des cartes de circulation Police entre la RATP, la SNCF et OPTILE sont définies dans les contrats liant le STIF aux transporteurs. Les modalités effectives du partage des charges et des produits entre les transporteurs sont définies par conventions séparées entre les transporteurs et communiquées au STIF.

Article 11: Durée de validité des cartes

Les cartes de circulation Police ont une durée de validité maximale de 10 ans à compter de leur date d'émission.

Article 12 : Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une durée de trois ans à compter du 1^{er} janvier 2013 pour prendre fin le 31 décembre 2015 inclus.

Avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de poursuite de l'objet de cette convention.

Article 13 : Résiliation

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, un mois après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

Par ailleurs, d'un commun accord, les parties peuvent résilier la présente convention par échange de courriers adressés par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans cette hypothèse, la résiliation prendra effet à compter de la date fixée par les parties.

Article 14 : Litiges

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

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à Paris le

en cinq originaux dont un sera remis à chaque signataire

Pour le Ministère de l'Intérieur,
Claude BALAND

Pour OPTILE
Le Directeur Général,
Thierry COLLE

Pour la RATP
La Directrice Commerciale,
Patricia DELON

Pour la SNCF
Le Directrice générale de SNCF-Transilien,
Bénédicte TILLOY

Pour le STIF
La Directrice Générale,
Sophie MOUGARD

Délibération n° 2012/396
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANTS N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
ET
A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Aubergenville

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0607 du 06 juillet 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Mobicité et la convention partenariale entre le STIF, la société Mobicité et la commune d'Aubergenville ;
- VU** la délibération n°2011/0939 du 07 décembre 2011 approuvant les avenants n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Mobicité et à la convention partenariale entre le STIF, la société Mobicité et la commune d'Aubergenville ;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06 juillet 2011 et n°2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant les avenants générique G1 et G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Mobicité ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les avenants n° 2 au contrat d'exploitation de type 2 et à la convention partenariale pour le réseau Aubergenville joints à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la commune d'Aubergenville et la société Mobicité ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-396-2-DE
Date de télétransmission : 18/12/2012
Date de réception préfecture : 18/12/2012

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


Jean-Paul HUCHON

AVENANT N° 2 AU
CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU
RESEAU D'AUBERGENVILLE

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 13 décembre 2012.

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

ET

La Société Mobicité, société par actions simplifiées au capital de 80 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 442 325 460 , dont le siège est situé 9 av. Jean-Pierre TIMBAUD- ZAC Les Bruyères-78190 TRAPPES, représentée par son Président, Monsieur Daniel MAISON.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,
d'une seconde part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau d'Aubergenville ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 6 juillet 2011.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la commune d'Aubergenville. Celle-ci les a remplacés par le dispositif transitoire « Pass'Local forfaitaire » et souhaite continuer sur le dispositif « Pass'Local ». La mise en place d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

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

SIGNATAIRES

Établie en 2 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation,

Catherine BARDY

Directrice de l'Exploitation

Pour l'Entreprise,
Le Président,

Daniel MAISON

AVENANT N° 2 A LA
CONVENTION PARTENARIALE STIF / AUBERGENVILLE / MOBICITE
DU RESEAU AUBERGENVILLE

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 13 décembre 2012

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

ET

La mairie d'Aubergenville située 1 avenue de la division Leclerc CS20516 78 416 AUBERGENVILLE, représentée par François BONY, Maire, autorisé à signer la présente par délibération en date du 26 septembre 2012.

Ci-après dénommée « la Collectivité »,
d'une seconde part,

ET

La Société Mobicité, société par actions simplifiées au capital de 80 000€, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 442 325 460 , dont le siège est situé 9 av. Jean-Pierre TIMBAUD- ZAC Les Bruyères-78190 TRAPPES, représentée par son Président, Monsieur Daniel MAISON.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,
d'une troisième part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau d'Aubergenville ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 6 juillet 2011.

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par la commune d'Aubergenville. Celle-ci les a remplacés par le dispositif transitoire « Pass'Local forfaitaire » et souhaite continuer sur le dispositif « Pass'Local ». La mise en place d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.5 de la convention partenariale est annulé et remplacé :

«

Article 10-5 - Distribution et financement du Pass'Local

La commune d'Aubergenville définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. La commune d'Aubergenville instruit les demandes, identifie les personnes pouvant bénéficier du Pass'Local et détermine la période sur laquelle ce droit leur est accordé, période exprimée en année(s) calendaires(s).

Il revient à la Collectivité et à l'Entreprise de s'accorder dans les termes qui leur conviennent sur :

- l'organisation de la distribution des cartes nominatives et des coupons de circulation ;
- le recueil et la gestion des participations payées par les usagers si une participation est demandée ;

- le partage du financement des coûts de fabrication des cartes nominatives et des coupons de circulation (Les principes de financement du dispositif Pass'Local explicités dans la suite du présent article concernant uniquement le financement de la mobilité des bénéficiaires à l'exclusion du coût des supports).

Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

*** Poursuite et financement du dispositif Pass'Local à partir de 2013.**

La Collectivité s'engage à distribuer 500 Pass'Local par an pour une mobilité prévisionnelle (notée Mob_{prev}) équivalent à 46 ticket t+. Compte tenu de la distribution du Pass'Local par la Collectivité, l'objectif de recettes de trafic, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, doit prendre en compte un montant égal au :

Nombre de Pass'Local x Mob_{prev} x prix unitaire t+ carnet au 1er juillet 2008 € H.T.

$$\text{soit } 500 \times 46 \times 1,0806 \text{ € H.T.} = 24853,80 \text{ € H.T.}$$

L'Entreprise établit au nom de la collectivité les factures trimestrielles du Pass'Local.

Sur une année N, le nombre de validations de coupons de circulation locale facturables est encadré

- par une borne supérieure notée $MaxNPL_N$;
- et une borne inférieure notée $MinNPL_N$.

* Pour 2013 :

$$MaxNPL_{2013} =$$

$$\text{Nombre de Pass'Local délivrés pour 2013} \times Mob_{prev} \times 1,25$$

$$MinNPL_{2013} =$$

Nombre de Pass'Local délivrés pour 2013 x Mob_{prev} x 0,75

Pour l'année N (N allant de 2014 à 2016) :

$MaxNPL_N =$

Nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N x Mob_{N-1} x 1,25

$MinNPL_N =$

Nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N x Mob_{N-1} x 0,75

Où

- * Mob_{prev} est la mobilité prévisionnelle prise en compte pour déterminer le montant ajouté à l'objectif de recettes tel qu'indiqué aux alinéas précédents.
- * Mob_N est la mobilité pour l'année N calculée en divisant le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N par le nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N.

Le nombre annuel de validations de coupons de circulation locale facturées, noté NVPL est déterminé comme suit :

Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est inférieur à $MinNPL_N$ alors $NVPL = MinNPL_N$;

Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est compris entre $MinNPL_N$ et $MaxNPL_N$ alors NVPL est égal au nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N :

Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est supérieur à $MaxNPL_N$ alors $NVPL = MaxNPL_N$.

Le montant global dû par la collectivité à l'Entreprise au titre du Pass'Local pour l'année N est égal à

$NVPL \times \text{prix du ticket } t+ \text{ en carnet plein-tarif}$

Les modalités de règlement de ce montant par trimestre sont au libre choix de la collectivité et de l'Entreprise. L'Entreprise présente la facture à la Collectivité au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

L'Entreprise déclare à la Collectivité le nombre de validations de coupons de circulation locale par mois et par ligne de bus ainsi que les éléments pris en compte pour établir le nombre de validations facturées.

L'Entreprise déclare au STIF, conformément à l'article 53 du contrat d'exploitation, les montants trimestriels de recettes directes ticket t+ perçues de la Collectivité au titre du Pass'Local.»

Article 2.

La participation financière de la commune d'Aubergenville inscrite dans l'article 10.3 est modifiée pour tenir compte de la mise en place du Pass'Local :

« Article 10-3 Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 122 503,47 € HT 2008.

(...)

»

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation,

Catherine BARDY

Directrice de l'Exploitation

Pour la collectivité,
Le Maire,

François BONY

Pour l'Entreprise,
Le Président,

Daniel MAISON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2012/397
Séance du 13 décembre 2012**

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Bord de l'Eau

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/084 du 09 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société ATHIS CARS ;
- VU** le rapport n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Bord de l'Eau joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société ATHIS CARS ;

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

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

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-397-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

**AVENANT N° 1
au
CONTRAT DE TYPE II
Bord de l'Eau – 002 056**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Athis Cars, société à responsabilité limitée pourvue d'un capital de 230.000 €, inscrite au RCS d'Evry (n° SIRET 962 201 711 00026), dont le siège est situé 172 avenue François Mitterrand, 91200 Athis Mons, représentée par son Gérant, Monsieur Alain Richner.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Bord de l'Eau le 09/02/2011.

Afin de prendre en compte un renfort d'offre de la ligne Mobilien 002-002-003, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

La date de mise en service est le : 04/03/2013

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

Catherine Bardy
Directrice de l'exploitation

**Délibération n° 2012/398
Séance du 13 décembre 2012**

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU du Canton de Perthes en Gâtinais

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0096 du 09 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Véolia St-Fargeau ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06 juillet 2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Véolia St-Fargeau ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau du canton de Perthes en Gâtinais joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Véolia St-Fargeau ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-398-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012


Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 1
au
CONTRAT DE TYPE II
Réseau du Canton de Perthes
en Gâtinais – 002 063**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La SOCIETE VEOLIA TRANSPORT, société anonyme au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre sous le numéro 383 607 090, dont le siège social est situé Parc des Fontaines, 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par Monsieur Olivier NAQUI, Directeur de l'établissement de Saint-Fargeau-Ponthierry, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 ainsi que la convention partenariale du réseau du Canton de Perthes en Gâtinais le 09/02/2011.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent : le renfort d'une course scolaire lié à une surcharge

La course de 15h45 de la ligne 11B est surchargée à la sortie de l'établissement scolaire Joliot Curie à Dammarie-les-Lys.

Il a été convenu de mettre en place un doublage de la course. La surcharge étant en heure creuse, ce renfort ne requiert pas de véhicule supplémentaire. Afin d'assurer l'exploitation de la ligne sans véhicule supplémentaire, le PPI a été optimisé.

Leur date de mise en service est le : 04/09/2012

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 4 septembre 2012 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Délibération n° 2012/399
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU HAUT VAL D'OISE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0736 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CIF, KEOLIS VAL D'OISE et LACROIX et la convention partenariale entre le STIF, la communauté de communes du Haut-Val d'Oise, la commune de Champagne-sur-Oise, le conseil général du Val d'Oise et les sociétés CIF et KEOLIS VAL d'OISE ;
- VU** la délibération n°2012/0036 du 08 février 2012 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la communauté de communes du Haut-Val d'Oise, la commune de Champagne-sur-Oise, le conseil général du Val d'Oise et les sociétés CIF et KEOLIS VAL d'OISE ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le Réseau Haut Val d'Oise joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la communauté de communes du Haut-Val d'Oise, le conseil général du Val d'Oise et les sociétés CIF et KEOLIS VAL d'OISE ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-399-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
Haut Val d'Oise – 002 016

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Conseil Général du Val d'Oise, Hôtel du Département 2 avenue du parc 95032 Cergy Pontoise cedex, représentée par son Président, Monsieur Arnaud Bazin, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

d'une deuxième part,

ET

La communauté de communes du Haut Val d'Oise, établissement public de coopération intercommunale, 16 rue Nationale 95260 Beaumont-sur-Oise, représentée par son Président Monsieur Yves Ollivier, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...] 11 mai 2012

d'une troisième part,

Ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

La SOCIETE Les Courriers d'Ile de France, société par actions simplifiée au capital de 343 696 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est situé 34 rue de Guivry au Mesnil Amelot (77990), représentée par Jean-Olivier Ehkirch, Directeur, dûment habilité à cet effet.

ET

La SOCIETE Keolis Val d'Oise, société en nom collectif au capital de 127.500 € inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro 339 654 147, dont le siège est situé 1 chemin pavé à Bernes sur Oise (95340), représentée par Michel Rouvière, Directeur, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

Le STIF, les Collectivités et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale et le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Haut Val d'Oise le 08/12/2010.

Le Conseil a également validé l'avenant suivant à la Convention Partenariale :

- Avenant n° 1 voté le 08/02/2012, ayant pour objet la restructuration du réseau Bus Val d'Oise.

Afin de prendre en compte l'intégration de la commune de Champagne-sur-Oise dans la communauté de communes du Haut val d'Oise depuis le 1^{er} janvier 2012, il apparaît nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- L'intégration de la commune de Champagne-sur-Oise à la Communauté de Communes du Haut Val d'Oise et la substitution de la communauté de communes du Haut val d'Oise à la commune de Champagne-sur-Oise dans le financement de la convention partenariale.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1 Engagement financier de la Communauté de communes du Haut Val d'Oise

Afin de prendre en compte la substitution de la Communauté de communes du Haut-Val d'Oise à la commune de Champagne-sur-Oise, l'article 10.3 sur l'engagement financier des collectivités est complété par les dispositions suivantes :

« Pour la réalisation du service de référence décrit à l'annexe B2 de la convention partenariale, la communauté de communes du Haut val d'Oise versera une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 133 K€ (HT2008). »

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1^{er} jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe B5 des présentes.

Article 2.

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

« Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.

- Annexe B.4 : SDA
 - Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité
- Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

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

Article 5.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le_____.

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Catherine BARDY

Directrice de l'Exploitation

Pour l'Entreprise CIF,
Le Directeur

Pour l'Entreprise Keolis Val d'Oise,
Le Directeur

Pour le Conseil Général du Val d'Oise
Le Président,

Pour la Communauté de communes du
Haut Val d'Oise
Le Président,

Délibération n° 2012/400
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU LACS DE L'ESSONNE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0963 du 7 décembre 2011 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** la délibération n°2012/0130 du 11 avril 2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** l'autorisation provisoire n°2012/0272 du 5 septembre 2012 relative à la ligne 055-055-022 exploitée par la société de transport Daniel Meyer ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer pour le réseau Lacs de L'Essonne joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-400-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 2
au
CONTRAT DE TYPE II
Lacs de l'Essonne – 002-100**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

LES CARS SOEUR, société SARL de 121 959,21 €, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° 314 438 557 00022), dont le siège est situé 33, avenue de La Pointe Ringale - B.P. 28 - 91250 SAINT GERMAIN LES CORBEIL, représentée par son Gérant, Monsieur Ernest Soeur.

ET

TRANSPORTS DANIEL MEYER, SAS au capital de 240 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le Conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Lacs de l'Essonne le 7 décembre 2011.

Le Conseil a ensuite approuvé les modifications suivantes :

- avenant n°1 voté le 11 avril 2012, ayant pour objet l'intégration de la ligne 055-300-001
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- résorption de la surcharge sur les lignes 055-055-003 et 055-055-022.

Date de prise d'effet de l'avenant : 1^{er} janvier 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise Transports Daniel Meyer :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Les annexes de l'entreprise Cars Soeur restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***

Pour la Directrice générale et par
délégation

**Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation**

Pour l'Entreprise,

Pour Transports Daniel Meyer,
Le Président

Pour Les Cars Soeur,
Le Gérant

Daniel MEYER

Ernest SOEUR

Délibération n° 2012/401
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
ET AVENANT N°4 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU PEP'S

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0746 du 08 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF, les Sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin et la convention partenariale entre le STIF, le syndicat de transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil Général de Seine-et-Marne et les Sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- VU** la délibération n° 2011/0073 du 09 février 2011 approuvant les avenants aux contrats de type 2 portant sur la présence humaine ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocar de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2011/0795 du 05 octobre 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin, et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat intercommunal des transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil général de Seine et Marne, et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2011/0954 du 07 décembre 2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin et l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, le syndicat de transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil Général de Seine-et-Marne et les Sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Autocar de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-401-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

- VU** la délibération n°2012/312 du 10 octobre 2012 approuvant l'avenant n°4 au contrat d'exploitation entre le STIF, les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin et l'avenant n°3 à la convention partenariale entre le STIF, le syndicat de transport des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil général de Seine et Marne et les sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocar et Transports Marne et Morin ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°4 à la convention partenariale pour le réseau PEPS joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec le syndicat de transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes, le Conseil Général de Seine-et-Marne et les Sociétés Autocars de Marne la Vallée, Europe Autocars et Transports Marne et Morin ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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


Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N°5 AU CONTRAT DE TYPE 2 STIF / ENTREPRISE DANS
LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE
TYPE 2 DU RESEAU PEP'S**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 13 décembre 2012

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La société **LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE**, société par actions simplifiée au capital de 4.601.610 €, dont le siège social se trouve à LAGNY SUR MARNE (77400), 21-23, rue Jacquard, immatriculée au 2 Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 334 571 379 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

La société **CENTRE DE RESERVATION EUROPE AUTOCAR**, société par action simplifiée au capital de 193.980 Euros, dont le siège social se trouve à Lagny sur Marne (77400), 23-25 rue Jacquard, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 745 550 913 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

La société **TRANSPORTS MARNE ET MORIN**, société par actions simplifiée unipersonnelle au capital de 5.027.106 €, dont le siège social se trouve à MEAUX (77100), 34-36, rue Paul Barenne, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 419 280 151 et représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, agissant en qualité de Président,

Ensemble ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Pep's ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010 (délibération n° 2010/0746).

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par le Syndicat. Celui-ci les a remplacés par le dispositif transitoire « Pass'Local forfaitaire » et souhaite continuer sur le dispositif « Pass'Local ». La mise en place d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modification sont jointes au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les précédentes versions.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 5 exemplaires originaux.
Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale par délégation

Catherine BARDY

Directrice de l'Exploitation

Pour le SIT secteurs 3 et 4 de
Marne la Vallée,
Le Président,

Olivier BOURJOT

Pour le Département de Seine-et-Marne,
Le Président,

Vincent EBLE

Pour les sociétés Autocars de
Marne la Vallée et Europe
Autocars,
Le Président,

Thierry VARIN

Pour la société Marne et Morin,
Le Président,

Jean-Marc BERNINI

**AVENANT N° 4 A LA
CONVENTION PARTENARIALE STIF / COLLECTIVITES /
ENTREPRISE DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU PEP'S**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 13 décembre 2012

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes, Etablissement public de coopération intercommunale, dont le siège est situé au 1 rue du Champ Pillard, 77400 Saint-Thibault-des-Vignes, représentée par son Président M. Olivier Bourjot, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé le « Syndicat »,

d'une deuxième part,

ET

Le Département de Seine-et-Marne, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun Cedex représentée par son Président, autorisé à signer la présente par la décision en date du [...]

Ci-après dénommé le « Département »,

d'une troisième part,

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

La société **LES AUTOCARS DE MARNE LA VALLEE**, société par actions simplifiée au capital de 4.601.610 €, dont le siège social se trouve à LAGNY SUR MARNE (77400), 21-23, rue Jacquard, immatriculée au 2

Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 334 571 379 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

ET

La société **CENTRE DE RESERVATION EUROPE AUTOCAR**, société par action simplifiée au capital de 193.980 Euros, dont le siège social se trouve à Lagny sur Marne (77400), 23-25 rue Jacquard, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 745 550 913 et représentée par Monsieur Thierry VARIN, agissant en qualité de Président,

ET

La société **TRANSPORTS MARNE ET MORIN**, société par actions simplifiée unipersonnelle au capital de 5.027.106 €, dont le siège social se trouve à MEAUX (77100), 34-36, rue Paul Barenne, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Meaux sous le numéro 419 280 151 et représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, agissant en qualité de Président,

Ensemble ci-après dénommées « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Pep's ont été approuvés par le conseil d'administration du STIF en date du 8 décembre 2010 (délibération n° 2010/0746).

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par le Syndicat. Celui-ci les a remplacés par le dispositif transitoire « Pass'Local forfaitaire » et souhaite continuer sur le dispositif « Pass'Local ». La mise en place d'un tel dispositif nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10.6 de la convention partenariale est annulé et remplacé :

«

Article 10-6 - Distribution et financement du Pass'Local

Le Syndicat définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. Le Syndicat instruit les demandes, identifie les personnes pouvant bénéficier du Pass'Local et déterminent la période sur laquelle ce droit leur est accordé, période exprimée en année(s) calendaires(s).

Il revient au Syndicat et à l'Entreprise de s'accorder dans les termes qui leur conviennent sur :

- l'organisation de la distribution des cartes nominatives et des coupons de circulation ;
- le recueil et la gestion des participations payées par les usagers si une participation est demandée ;
- le partage du financement des coûts de fabrication des cartes nominatives et des coupons de circulation (Les principes de financement du dispositif Pass'Local explicités dans la suite du présent article concernent uniquement le financement de la mobilité des bénéficiaires à l'exclusion du coût des supports).

| Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

| Le coût de fabrication d'un Pass'Local est évalué à 7 € TTC 2012 pour les frais de fabrication du support 4 € TTC pour les frais de fabrication du coupon magnétique soit 11€ TTC valeur 2012. Pour les détenteurs de la carte en 2012, il sera facturé uniquement les 4€ du coupon magnétique.

Sur demande du Syndicat, les communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS) assurent la délivrance du Pass'Local au titre de la politique sociale.

*** Poursuite et financement du dispositif Pass'Local à partir de 2013.**

Le Syndicat s'engage, par le biais de ses communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS), à distribuer 84 Pass'Local par an pour une mobilité prévisionnelle (notée Mob_{prev}) équivalent à 75 ticket t+. Compte tenu de la distribution du Pass'Local par le Syndicat, l'objectif de recettes de trafic, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, doit prendre en compte un montant égal au :

Nombre de Pass'Local x Mob_{prev} x prix unitaire t+ carnet au 1er juillet 2008 € H.T.

soit $84 \times 75 \times 1,0806 \text{ € H.T.} = 6807,78 \text{ € H.T.}$

L'Entreprise établit au nom du Syndicat les factures trimestrielles du Pass'Local.

Sur demande du Syndicat, l'Entreprise facture trimestriellement directement aux communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS) le nombre de Pass'Local que ces dernières distribuent, sur la base du prix de fabrication du Pass'Local et du coût de la mobilité décrit ci-après.

Sur une année N, le nombre de validations de coupons de circulation locale facturables est encadré

- par une borne supérieure notée $MaxNPL_N$;
- et une borne inférieure notée $MinNPL_N$.

* Pour 2013 :

$MaxNPL_{2013} =$
Nombre de Pass'Local délivrés pour 2013 x Mob_{prev} x 1,25

$MinNPL_{2013} =$
Nombre de Pass'Local délivrés pour 2013 x Mob_{prev} x 0,75

Pour l'année N (N allant de 2014 à 2016) :

$MaxNPL_N =$
Nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N x Mob_{N-1} x 1,25

$MinNPL_N =$
Nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N x Mob_{N-1} x 0,75

Où

- * Mob_{prev} est la mobilité prévisionnelle prise en compte pour déterminer le montant ajouté à l'objectif de recettes tel qu'indiqué aux alinéas précédents.
- * Mob_N est la mobilité pour l'année N calculée en divisant le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N par le nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N.

Le nombre annuel de validations de coupons de circulation locale facturées, noté NVPL est déterminé comme suit :

Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est inférieur à $MinNPL_N$ alors $NVPL = MinNPL_N$;

Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est compris entre MinNPL_N et MaxNPL_N alors NVPL est égal au nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N :

Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est supérieur à MaxNPL_N alors $\text{NVPL} = \text{MaxNPL}_N$.

Le montant global dû par le Syndicat à l'Entreprise au titre du Pass'Local pour l'année N est égal à

$\text{NVPL} \times \text{prix du ticket } t+ \text{ en carnet plein-tarif}$

Les modalités de règlement de ce montant par trimestre sont au libre choix du Syndicat et de l'Entreprise. L'Entreprise présente la facture au Syndicat au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Pour l'année 2013, sur la base d'une mobilité prévisionnelle de 75 voyages par porteur et par an, le coût moyen de la mobilité sera donc de 106,01 € valeur TTC 2012 par porteur, avec un coût par bénéficiaire qui pourrait être compris entre :

- Plancher (-25%) : 71,12€ TTC (valeur 2012)
- Plafond (+25%) : 119,38 € TTC (valeur 2012)

Pour les années suivantes, le coût prévisionnel sera actualisé en fonction de la mobilité de l'année précédente.

Le coût est facturé au prix du ticket t+ en cours au moment de la validation.

L'Entreprise déclare au Syndicat le nombre de validations de coupons de circulation locale par mois et par ligne de bus ainsi que les éléments pris en compte pour établir le nombre de validations facturées.

L'Entreprise déclare au STIF, conformément à l'article 53 du contrat d'exploitation, les montants trimestriels de recettes directes ticket t+ perçues du Syndicat au titre du Pass'Local.»

Article 2.

La participation financière du Syndicat inscrite dans l'article 10.3 est modifiée pour tenir compte de la mise en place du Pass'Local :

« Article 10-3 Engagements financiers des Collectivités

(...)

- Le Syndicat: 1 138 000 € H.T. en 2010 puis
1 147 000 € HT valeur 2008 de 2011 à 2016.

Avenant n° 3 : le renfort du réseau PEP'S génère une participation financière supplémentaire de 122 760 € HT valeur économique 2008 par an, de 2012 à 2016. La participation financière du Syndicat au titre de tout complément d'offre s'ajoute à l'offre de base.

Contribution détaillée comme suit pour le Syndicat en euros HT valeur 2008

(€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution SYNDICAT	1 147 000 €	1 269 760 €	1 269 760 €	1 269 760 €	1 269 760 €	1 269 760 €

Pour l'année 2012, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Avenant n° 4 :

La participation du Syndicat à partir du 1^{er} janvier 2013 est donc calculée selon la formule suivante :

Participation financière du Syndicat en 2011 + participation financière supplémentaire au titre du renfort du réseau Pep's de l'avenant 3 – objectif de recettes de trafic du Pass Local

Soit :

$1\,147\,000 \text{ € HT valeur 2008} + 122\,760 \text{ € HT valeur 2008} - 6\,807,78 \text{ € HT valeur 2008} = 1\,262\,952,30 \text{ € HT valeur 2008}$

(...)

»

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification à la dernière des parties prenantes qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 5 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Catherine BARDY

Directrice de l'Exploitation

Pour le Syndicat des transports des secteurs 3 et 4 de
Marne la Vallée,
Le Président,

Olivier BOURJOT

Pour le Département de Seine-et-Marne,
Le Président,

Vincent EBLE

Pour les sociétés Autocars de
Marne la Vallée et Europe
Autocars,
Le Président,

Thierry VARIN

Pour la société Marne et Morin,
Le Président,

Jean-Marc BERNINI

Délibération n° 2012/402
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SEINE ESSONNE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2012/0087 du 11 avril 2012 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société STA concernant le réseau Seine Essonne ;
- VU** la délibération 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STA ;
- VU** l'autorisation provisoire n°2012/0414 du 22 novembre 2012 relative à la ligne 024-309-001 exploitée par la société STA ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Seine Essonne joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société STA ;

ARTICLE 3 : d'approuver la convention partenariale pour le réseau Seine Essonne joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération Seine Essonne et la société STA ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-402-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 1
au
CONTRAT DE TYPE II
Seine Essonne – 002-066**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société de Transports par Autocars (STA), SARL au capital de 40 000 €, inscrite au RCS d'Evry (n° SIRET 314 988 619 000 24), dont le siège est situé 110 route nationale 191 - 91540 ORMOY, représentée par son gérant Monsieur Jean Rémy NICOLE et son Directeur Patrice CHAUTARD

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le contrat d'exploitation a été approuvé par une délibération en date du 11 avril 2012.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- L'avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Desserte de la zone d'activités des Haies Blanches par la ligne 024-309-001.

Date de prise d'effet de l'avenant : 1^{er} janvier 2013

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***

Pour la Directrice générale et par
délégation

**Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation**

Pour l'Entreprise,

Le Directeur
Le Gérant

**Patrice CHAUTARD
Jean-Rémy NICOLE**

**CONVENTION PARTENARIALE STIF / COLLECTIVITE / ENTREPRISE
DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRAT
D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU RESEAU SEINE ESSONNE**

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme Sophie MOUGARD autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Seine Essonne (CASE), dont le siège social est situé rond point de la Demi Lune – RN7 – 91830 Le Coudray-Montceaux, représentée par son Président M. Jean-Pierre BECHTER, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

La Société de Transports par Autocars (STA), SARL au capital de 40 000 €, inscrite au RCS d'Evry (n° SIRET 314 988 619 000 24), dont le siège est situé 110 route nationale 191 - 91540 ORMROY, représentée par son gérant Monsieur Jean Rémy NICOLE et son Directeur Patrice CHAUTARD

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

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

TITRE I - Convention partenariale

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale.....	2
CHAPITRE I - Sommaire	2
CHAPITRE II - Préambule	3
Objet de la convention	5
Article 1 - Durée.....	5
Article 2 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence	5
Article 3 - Le comité de suivi.....	6
Article 4 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	7
Article 5 - Mise à disposition de biens par la collectivité	10
Article 6 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau.....	11
Article 7 - Communication.....	18
Article 8 - Recours à la procédure d'avenant	20
Article 9 - Engagements financiers des Parties.	21
Article 10 - Résiliation.....	22
Article 11 - Autres conventions	22
Article 12 - Règlement des litiges	22
TITRE II - Annexes	24

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « *des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés* ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type 1** » – d'une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l'ensemble des lignes qu'elle exploite et constituant un contrat de transition, d'une part, en ce qu'il s'inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d'autre part, en ce qu'il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d'offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d'intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l'exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « **contrat de type 2** » – d'une durée allant jusqu'au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d'un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d'un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l'entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l'échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

- L'association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats d'exploitation de type 2.

La collectivité est un partenaire essentiel qui partage et renforce par son action historique les objectifs définis par le STIF. Elle entend, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur l'ensemble de son territoire.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d'exploitation de type 2 avec l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau, le STIF et la Collectivité déterminent le rôle que cette dernière entend jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

Pour rappel, la collectivité est membre du Syndicat Mixte de Transport Essonne Centre (SMITEC).

Enfin, cette convention est étendue à l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l'ensemble des dispositions de l'accord conclu entre le STIF et la Collectivité.

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d'exploitation de type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l'accessibilité et à la communication.

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

Objet de la convention

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement ;
- de la Collectivité qui souhaite accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de type 2 ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Collectivité accompagne l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau Seine Essonne, desservant les communes de Corbeil-Essonnes, Echarcon, Etiolles, Le Coudray-Montceaux, Lisses, Morsang-Sur-Seine, Saintry-Sur-Seine, Soisy-Sur-Seine, Vert-le-Grand, Vert-le-Petit et Villabé, définies dans le contrat d'exploitation de type 2 n° 002-066-024 conclu avec l'Entreprise.

Article 1 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 2 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre de la convention partenariale sont les suivantes :

Code STIF	Appellation commerciale	Communes desservies
024-309-001	301	Corbeil-Essonnes Le Coudray-Montceaux Lisses
024-309-002	302 - 312	Corbeil-Essonnes Morsang-Sur-Seine Saintry-Sur-Seine
024-309-003	303 - 313	Corbeil-Essonnes
024-309-008	305	Corbeil-Essonnes Etiolles Soisy-Sur-Seine
024-309-009	304 - 314	Corbeil-Essonnes Echarcon Vert-le-Grand Vert-le-Petit Villabé

Elles sont également définies en **Annexe B.1**.

Article 3 - Le comité de suivi

Article 3-1 - Fonctionnement du comité de suivi

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport. Ce comité sera présidé par le STIF. La Collectivité assurera la vice-présidence. . Il se réunit annuellement dans les locaux de la Collectivité.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse de l'une ou l'autre des parties. La partie demanderesse devra alors avancer les motifs justifiant la tenue d'une telle réunion.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau X et de guider son évolution.

Article 3-2 - Organisation du comité de suivi

Les parties se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle du comité de suivi.

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les parties dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion, sous réserve d'en avertir les autres parties au plus tard trois semaines avant la session du Comité de Suivi.

L'Entreprise transmet, un mois avant la réunion annuelle, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère technique et financier qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre la Collectivité et l'Entreprise.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu validé par l'ensemble des parties. Le compte-rendu sera établi à tour de rôle par le STIF et la Collectivité.

Article 3-3 - Attributions

Le Comité de Suivi examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

Le comité de suivi traite :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'Article 5
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;

- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire de la collectivité ;
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

Article 4 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

Article 4-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

L'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, sous les réserves suivantes : l'information de la Collectivité et de la clientèle doit être effectuée dans les meilleurs délais et au minimum 8 jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement la Collectivité, dans un délai minimum de huit jours.

La Collectivité peut demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

La Collectivité informera l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires et de lui permettre d'en informer efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, la Collectivité demandera à ses services techniques de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

En cas de travaux importants se déroulant sur plusieurs semaines et impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, la Collectivité informera l'Entreprise au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par la Collectivité au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

Article 4-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

Article 4-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Article 4-4 - Modifications pérennes

a. Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou de la collectivité

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable de la Collectivité dans le cadre de ses missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation...L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

Dans ce cadre, l'Entreprise devra nécessairement informer la Collectivité des variations d'offre qu'elle compte effectuer sur les lignes non conventionnés avec la Collectivité afin de s'entendre sur la répartition, des 2% de variation de l'offre applicables sur l'ensemble du réseau.

Au 31 décembre, le volume des kilomètres commerciaux contractuels (KCC) ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

L'Entreprise fournira au STIF et à la collectivité au 15 janvier l'**Annexe A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

b. Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, la Collectivité est consultée lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers.

S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et à la Collectivité dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

La prise en charge du STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;
- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficacité du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Les critères d'appréciation de la Collectivité, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes, etc.... ;
- Efficiences de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains et besoins satisfaits.

Article 5 - Mise à disposition de biens par la collectivité

Article 5-1 - Biens mis à disposition par la Collectivité

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à disposition par la Collectivité.

A la date d'effet de la présente convention, la Collectivité affecte gratuitement à l'exploitation du service les biens visés à l'Annexe B.6.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par la Collectivité au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par la Collectivité sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques de la Collectivité et sous son entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre la Collectivité pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge de la Collectivité par la présente convention.

Article 5-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par la Collectivité

L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par la Collectivité, propriétaire.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition de la Collectivité.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent à la Collectivité pour les biens dont elle est propriétaire ;
- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations et des abords de ces dernières.

L'Entreprise assure, en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

Article 5-3 - Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété des Collectivités et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre la Collectivité et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'Article 11 - ci-dessous, la Collectivité et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaire l'exploitation du service.

Article 6 - Association de la collectivité au fonctionnement du réseau

Article 6-1 - Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, à la collectivité les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

a. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

La collectivité peut contrôler à tout moment la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, la Collectivité peut, à tout moment et à ses frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elle juge utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

La Collectivité alertera le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira la Collectivité des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

b. Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet à la Collectivité les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

c. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet à la collectivité les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée.

L'Entreprise alerte la Collectivité sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre

d. Suivi des investissements de l'Entreprise

L'Entreprise transmet à la Collectivité les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire.
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, la Collectivité sera consultée en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, l'avis de la Collectivité ne sera prit en compte que dans la mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

e. Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.

Le STIF confie expressément à la Collectivité le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a).

Article 6-2 - Relations avec les voyageurs

a. Traitement des réclamations

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations. Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamations reçues par courrier dans un délai de deux semaines et dans un délai de 5 jours pour les réclamations par courriel et les appels téléphoniques.

Elle transmet à la Collectivité une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Cette synthèse annuelle des réclamations par lignes et par thèmes, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse...) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

b. Comité local des transports

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, la Collectivité, l'Entreprise, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et de la Collectivité.

Ce comité est réuni chaque année par la Collectivité qui en assure la présidence. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, de la Collectivité et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des conseils des jeunes, des seniors, des parents d'élèves...

La composition du Comité local des transports est arrêtée conjointement par le STIF et la Collectivité et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et la Collectivité.

L'Entreprise sera invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

c. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF doit définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « *L'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en **Annexe B.3** de la présente convention.

L'Entreprise veille à transmettre dans les mêmes délais au STIF et à la Collectivité le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers.

La Collectivité veille au respect du plan de transport adapté local et informe le STIF, lorsqu'elle le peut, de toute anomalie constatée dans l'application du contrat en cas de grève.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

Article 6-3 - Maîtrise d'ouvrage

a. Fluidité du réseau

La Collectivité s'engage à améliorer les conditions de circulation des bus sur les voies dont elle est gestionnaire.

b. Gestion des feux

La gestion des feux tricolores est assurée par la Collectivité pour la voirie d'intérêt communautaire et par les communes pour les voies communales.

La gestion des feux situés sur les routes départementales se trouvant sur son territoire relève quant à elle du Conseil Général de l'ESSONNE.

c. Programmation d'aménagements de voiries

La collectivité s'engage à favoriser l'harmonisation des politiques de circulation et de stationnement sur son territoire pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Elle propose tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux

- ...

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire de la Collectivité, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent être réinjectés dans l'offre ou permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

d. Aménagements d'arrêts

La Collectivité pourra étudier l'installation de points d'arrêts supplémentaires sur proposition de l'Entreprise :

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris-voyageurs ;
- les abris-voyageurs disposent d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- les abris-voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, l'Entreprise procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après constatation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou de la Collectivité.

e. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de sa connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur son territoire, la Collectivité prend en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local.

Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et la Collectivité sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles.

Le STIF s'engage parallèlement à transmettre à la Collectivité toute information sur le réseau permettant à la collectivité d'exercer sa mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le réseau.

f. Autres coordinations

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

g. Gares routières

1. Entretien des espaces publics supports des gares routières

En leur qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, les Collectivités s'engagent à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces.

2. Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et la Collectivité conviennent d'un commun accord que la Collectivité assure la gestion des gares routières.

Article 6-4 - Accessibilité

a. Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mise en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du SDA et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent en **Annexe B.4**.

Cette annexe mentionne, pour chacune de ces lignes, l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour la Collectivité, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou par les d'associations représentatives d'UFR ou par les ~~de~~ commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par la Collectivité et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt

Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

La Collectivité s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire.

Dans le cas où la Collectivité constitue un groupement de communes, elle s'engage alors à faire son affaire avec ses communes membres de la mise à jour de la base des points d'arrêt.

En début de convention, le STIF fournit à la Collectivité un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2.

Présenté sous la forme d'un tableur normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » qui sera communiquée aux collectivités dans les deux mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Pour chacun des points d'arrêts identifiés présents sur les communes concernées, le tableur mentionnera :

- les identifiants STIF et transporteurs garantissant notamment leur traçabilité ;
- les coordonnées géographiques permettant une exploitation par un SIG ;
- l'adresse dès lors qu'elle est connue ;
- le nom de la commune et les lignes qui le desservent.

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire de la Collectivité sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe à la Collectivité de:

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;
- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ainsi que la présence d'abris voyageurs dotés ou non d'un cadre d'information ; proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- La Collectivité présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « *base accessibilité des points d'arrêts* » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par la Collectivité et les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire, la Collectivité devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous forme de tableur conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par la collectivité, elle est envoyée par la collectivité et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Un groupe de travail avec des représentants de Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

Article 7 - Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 7-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec la Collectivité.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, la Collectivité et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions ad hoc pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles de la Collectivité et de l'Entreprise.

Article 7-2 - Cas particulier de la découpe des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier. A défaut, le rappel de la marque STIF est au minimum obligatoire.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soient habillés selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques de la collectivité et de l'entreprise s'il y a lieu.

A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF.

La Collectivité et le STIF n'ont à ce jour pas validé d'habillage spécifique des véhicules. L'habillage présenté en **Annexe B.7** est un habillage régional par défaut proposé par le STIF. Ce nouvel habillage sera mis en place pour les véhicules neufs, si la collectivité ne souhaite pas plus personnaliser son réseau.

Le financement de l'habillage des véhicules est réparti comme suit :

- | | |
|--|-------------------|
| • Peinture vif argent sur le véhicule | 100% STIF |
| • Symbolique réseau + bloc marque STIF | 100% STIF |
| • Dénomination du transporteur | 100% Transporteur |
| • Habillage spécifique du réseau aux couleurs de la collectivité | 100% collectivité |
| • Si habillage régional STIF | 100% STIF |

L'entreprise et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 7-3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et la Collectivité s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs son lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.
- Le logo de la Collectivité devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- La Collectivité créera un lien entre son site internet et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers le site de la Collectivité sera activé.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre par la Collectivité sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF

La Collectivité apporte toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Elle s'engage à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et de la Collectivité.

Article 7-4 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Si l'Entreprise est propriétaire de dénominations en relation avec le réseau, cette dernière devra soit céder les noms, soit en informer le STIF et la collectivité afin de que nouvelles dénominations soient déposées.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par la collectivité, en copropriété avec le STIF.

La Collectivité s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Article 8 - Recours à la procédure d'avenant

Article 8-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'Article 4-1 -, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 8-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence, uniquement dans le cas où la participation de la collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité
- Annexe B.7 : livraison des véhicules

Pour les annexes A1, B4, B6 et B7, les modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Pour l'annexe B2, les modifications sont notifiées par courrier en recommandé avec accusé de réception aux Parties.

Article 9 - Engagements financiers des Parties.

Article 9-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à

(k€ constants 2008)	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	4 264	4 214	4 219	4 241

Article 9-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	2 912	2 863	2 819	2 843

Le projet de refonte de la desserte du centre ville de Corbeil-Essonnes sera présenté au Conseil du STIF de février 2013. Dans le cadre des négociations relatives à la signature de la convention partenariale Il sera proposé à ce Conseil une prise en charge par le STIF, pour ce projet, de :

- 100% des investissements et des recettes reconstituées
- 100% des charges d'exploitation par le STIF à concurrence de 134 K€ HT (valeur 2008)
- 50% du solde restant à financer, partagé avec la Collectivité.

Article 9-3 - Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 940 K€ HT (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur, valeurs économiques 2008).

En année pleine, cette participation est payable sous forme d'acomptes à terme échu chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B5** de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Article 10 - Résiliation

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de type 2 à un ajustement du service de référence.

Article 11 - Autres conventions

Il est expressément convenu entre les parties que la présente convention vaut résiliation d'un commun accord et sans indemnités de la convention existant préalablement entre la Collectivité et l'Entreprise et intègre les dispositions qui devaient figurer dans la convention en cours de négociation entre la Collectivité et l'Entreprise.

Article 12 - Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier

3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

TITRE II - Annexes

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications

B. Annexes Circonstanciées

Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre de la convention partenariale

Annexe B.2 Service de référence

Annexe B.3 Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 Formule d'indexation de la participation de la Collectivité

Annexe B.6 Biens mis à disposition par la Collectivité

Annexe B.7 Livrée des véhicules

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

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

Pour l'Entreprise,
Le Directeur
Le Gérant

Sophie MOUGARD

**Patrice CHAUTARD
Jean-Rémy NICOLE**

Pour la Collectivité,
Le Président,

Jean-Pierre BECHTER

**Délibération n° 2012/403
Séance du 13 décembre 2012**

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE**

RESEAU SIYONNE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0100 du 09 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société INTERVAL ;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06 juillet 2011 et n° 2012/0192 du 11/07/2012 approuvant les avenants génériques G1 et G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société INTERVAL ;
- VU** la délibération n°2011/0100 du 09 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Conseil général de Seine-et-Marne, le SITCOME, la société PROCARS, et la société INTERVAL ;
- VU** la délibération n°2012/0124 du 11 avril 2012 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2, ainsi que l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau SIYONNE, joints à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de leurs annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants, d'une part, la société INTERVAL pour le contrat d'exploitation de type 2, et d'autre part, pour le Conseil Général de Seine-et-Marne, le SITCOME, la société INTERVAL et la société PROCARS pour la convention partenariale ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-403-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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



Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 1
au
CONTRAT DE TYPE II
SIYONNE – 002 058**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13/12/2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La SOCIETE INTERVAL, société par actions simplifiée, au capital de 120 000 €, inscrite au RCS de Melun sous le numéro 906 250 253, dont le siège est situé Zone Industrielle, 5, rue du Pharle à Montereau fault Yonne, représentée par Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 ainsi que la Convention Partenariale du réseau SIYONNE le 09/02/2011.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau], il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent : la restructuration des lignes C et F du réseau SIYONNE.

Le projet de restructuration des lignes C et F du réseau SIYONNE a pour but de desservir de nouveaux quartiers en périphérie de Montereau et renforcer la desserte actuellement peu attractive de certains hameaux, de proposer des itinéraires plus directs et plus court vers la gare de Montereau pour les actifs, et ainsi désengorger les abords de la gare.

Leur date de mise en service est le : 01/01/2013

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

Catherine Bardy
Directrice de l'Exploitation

**AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
SIYONNE – 002 058**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Conseil général de Seine-et-Marne, représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du [.....], domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex,

d'une deuxième part,

ET

Le syndicat Intercommunal des transports collectifs de Montereau et de ses environs, le SITCOME, 65 bis rue Léo Lagrange- 77130 Montereau Fault-Yonne, représenté par Monsieur Jean-Marie ALBOUY-GUIDICELLI, son Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du 21 décembre 2010,

d'une troisième part,

Ci-après dénommée « les Collectivités »,

ET

La SOCIETE PROCARS, société de type S.A, au capital de 309 024 € inscrite au RCS de Melun sous le numéro 321 254 161, dont le siège est situé à Provins, 2, rue Georges Dromigny, représentée par Monsieur Jouy, directeur Général, dûment habilité à cet effet.

La SOCIETE INTERVAL, société par actions simplifiée, au capital de 120 000 €, inscrite au RCS de Melun sous le numéro 906 250 253, dont le siège est situé Zone Industrielle, 5, rue du Pharle à Montereau fault Yonne, représentée par Thierry VARIN, Président, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « les Entreprises »,

Le STIF, Les Collectivités et les Entreprises étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale et le contrat d'exploitation de type 2 du réseau SIYONNE le 09/02/2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 11/04/2011, ayant pour objet la correction de l'indexation des contributions des collectivités ainsi que des compléments sur la rédaction de la Convention partenariale initiale.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau], il apparait aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent : la restructuration des lignes C et F du réseau SIYONNE.

Le projet de restructuration des lignes C et F du réseau SIYONNE a pour but de desservir de nouveaux quartiers en périphérie de Montereau et renforcer la desserte actuellement peu attractive de certains hameaux, de proposer des itinéraires plus directs et plus court vers la gare de Montereau pour les actifs, et ainsi désengorger les abords de la gare.

Leur date de mise en service est le : 01/01/2013

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

« Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. »

Article 1.2.

L'article 10.3 de la convention, relatif aux engagements financiers des Collectivités, est modifié comme suit :

Article 1-1 - Engagements financiers des Collectivités

Pour rappel : contributions initiales :

année	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution SITCOME (€ HT 2008)	265	265	265	265	265
Contribution CG 77 (€ HT 2008)	188	188	188	188	188

Contributions complémentaires au titre de l'avenant 1 :

Année	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution SITCOME (€ HT 2008)	0	40	40	40	40
Contribution CG 77 (€ HT 2008)	0	0	0	0	0

Soit au total, pour la réalisation du nouveau service de référence mentionné à l'article 10.1 comprenant le renfort des lignes C et F, les collectivités verseront à l'Entreprise, à partir du 1^{er} janvier 2013, une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de :

Année	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution SITCOME (€ HT 2008)	265	305	305	305	305
Contribution CG 77 (€ HT 2008)	188	188	188	188	188

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1^{er} jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention.

Article 1.3

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B.2 Service de référence

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
D'Ile-de-France
Pour la directrice générale
et par délégation

Pour le Département
de Seine et Marne

Le président

Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation

Vincent EBLE

Pour le SITCOME
Le Président

Jean-Marie ALBOUY-GUIDICELLI

Pour l'Entreprise,
La Société Interval
Le président

Pour l'Entreprise,
La Société Procars
le directeur général

Thierry VARIN

Frédéric JOUY

Délibération n° 2012/404
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°8 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
« TRA »

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et VEOLIA TRANSPORT TRA signé le 23 décembre 2008 ;
- VU** les délibérations 2009/1016 du 9 décembre 2009, 2010/0110 du 17 février 2010, 2010/0301 du 2 juin 2010, 2010/0785 du 8 décembre 2010, 2011/0805 du 5 octobre 2011, 2011/0966 du 7 décembre 2011 et 2012/041 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 au contrat d'exploitation entre le STIF et VEOLIA TRANSPORT TRA ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau « TRA » joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société « Transports Rapides Automobiles » (TRA) ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-404-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

AVENANT N° 8
au
CONTRAT DE TYPE II
TRA – 002 001 293

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société Transports Rapides Automobiles (T.R.A), société par actions simplifiée au capital de 1 400 000 €, inscrite au RCS de Bobigny (n° SIREN 618 200 380 / n° SIRET 618 200 380 00102), dont le siège est situé 241, Chemin du Loup à Villepinte, représentée par son Président, Monsieur Jean-François CHIRON.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Les parties ont signé le 23/12/2008 un contrat d'exploitation approuvé par le Conseil d'administration du Syndicat en séance du 10 décembre 2010.

Le contrat a fait l'objet des avenants suivants :

- Avenant n°1 voté le 09/12/2010, ayant pour objet : modification d'offre sur les lignes 609-610-615-617 et modification formule d'actualisation ;
- Avenant n°2 voté le 17/02/2010, ayant pour objet : contribution C2 modifiée en C21 ET C22, modification article fiscalité ;
- Avenant n°3 voté le 02/06/2010, ayant pour objet : politique de la ville ;
- Avenant n°4 voté le 08/12/2010, ayant pour objet : substitution CET à taxe professionnelle, redevance gare de Chelles ;
- Avenant n°5 voté le 05/10/2011, ayant pour objet : subvention des véhicules, réemploi et complément d'offre ;
- Avenant n°6 voté le 07/12/2011, ayant pour objet : modification des règles de calcul liées aux recettes reconstituées.
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant n°7 voté le 07/02/2012, ayant pour objet : modification d'offre sur la ligne 644, contribution aux frais de la gare routière de Paris Nord 2 – Parc des Expositions.

Ce contrat doit être actualisé pour prendre en compte :

- des modifications relatives au calcul des recettes directes, au calcul du taux d'évolution tarifaire et à la rémunération de l'Entreprise ;
- la mise à jour de la charte télébilletique et des dispositions relatives à la gestion communautaire ;
- la fin de l'assujettissement à la TVA de l'ensemble des contributions versées par le STIF aux opérateurs privés, et le paiement de la taxe sur les salaires en découlant ;
- la simplification et l'amélioration du régime des subventions et de la gestion des plans pluriannuels d'investissement ;
- une augmentation d'offre sur la ligne 293-193-603.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Il est ajouté une annexe commune « C8 - Clés de répartition des recettes directes pour les titres communs » annexée au présent avenant.

Article 2

L'article « 56 : Factures prévisionnelles » est supprimé ».

Article 3

La numérotation des chapitres, articles et sous-articles du titre V « Régime financier » est modifiée comme suit :

Numérotation originelle	Intitulé du chapitre, de l'article, ou du sous-article	Nouvelle numérotation
Chapitre II	Les adaptations de la rémunération liées à l'exécution du service de référence.	Chapitre III
Chapitre III	Incitations financières en termes d'offre réalisée et de qualité de service.	Chapitre IV
Chapitre IV	Modalités de facturation et de règlement.	Chapitre V
Chapitre V	Fiscalité.	Chapitre VI
Article 55	Incitation financière à la qualité de service.	Article 56
Article 55.1	Bonus/Malus relatifs aux indicateurs de qualité de service.	Article 56.1
Article 55.2	Pénalités pour situation inacceptables.	Article 56.2
Article 55.3	Pénalités pour écarts constatés lors d'un contrôle effectué par le STIF.	Article 56.3
Article 54	Mesures tarifaires.	Article 55
Article 54.1	Création d'un titre ou modification significative d'un titre.	Article 55.1
Article 54.2	Cas d'alerte à la pollution.	Article 55.2
Article 54.3	Autres mesures de gratuité partielle ou totale.	Article 55.3
Article 53	Ajustement des contributions.	Article 54
Article 52	Ajustement des objectifs de recettes.	Article 53
Article 51	Principe général..	Article 52

La numérotation des autres chapitres, articles et sous-articles du titre V « Régime financier » demeure inchangée.

Article 4

Il est ajouté au titre V « Régime financier » un chapitre II « Recettes directes » et, sous ce chapitre II « Recettes directes. » est ajouté un article 51 « Recettes directes », comprenant 3 sous-articles « 51-1 : Calcul des recettes directes. », « 51-2 : Recettes directes au titre des forfaits et abonnements. » et « 51-3 : Recettes directes au titre du ticket t+. Le chapitre II « Recettes directes. » est ainsi rédigé :

« Chapitre II : Recettes directes.

Article 51 : Recettes directes.

51-1 : Calcul des recettes directes.

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

Elles sont réparties entre les transporteurs selon les règles suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

51-2 : Recettes directes au titre des forfaits et abonnements.

Les recettes directes des forfaits ImagineR, Navigo (annuel, mois, semaine) et Solidarité Transport (mois, semaine) sont déduites du montant des contributions liées aux recettes de trafic reconstituées (CRR) décrites à l'article 48-1.

Les recettes directes des forfaits Mobilis, Ticket Jeune WE, Paris Visite, Rubis, Améthyste zonaux et des cartes scolaires bus lignes régulières sont prises en compte dans les recettes de trafic collectées décrites à l'article 48-1.

51-3 : Recettes directes au titre du ticket t+.

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

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

Article 5

Le 1) de l'article « 48.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic » est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« 50-1) Recettes de trafic collectées.

Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, les tickets d'accès à bord :

$$RT1 = \frac{[(NVtpt + NVtu) \times Ptp^{TTC}] + [NVtdt \times Ptd^{TTC}]}{0,98} + [NVtab \times Ptab^{TTC}]$$

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

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

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

Pour les forfaits courts, les cartes Améthyste et les forfaits Améthyste :

$$RT2 = RDmo + RDtj + RDpv + RDam + RDfa$$

Où

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

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

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

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

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

Article 6

Les 3 derniers alinéas du « 3.2/ Valeur des prix voyageur et section en 2011. » de l'article 48.1 « Modalités de détermination des recettes de trafic. » sont supprimés et remplacés par le texte suivant :

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

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

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

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

Article 7

Le 1) « Compensation de l'écart entre l'indexation liée à l'évolution des charges et les hausses tarifaires » de l'article 48-4 « Prise en compte des effets des décisions tarifaires du STIF » est supprimé et remplacé par le texte suivant :

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

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

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

Article 8

L'article 50-1 « Principe général » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« **Article 50-1 : Principe général.**

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

- * Une contribution « C1 » liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public décrites à l'article 4-2. Cette contribution est constituée de sept composantes :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges liées à l'exploitation ;
 - une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payées à l'euro-l'euro selon le réseau ;
 - une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes de trafic prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes de trafic prévisionnelles actualisé des décisions tarifaires du STIF ;

- une contribution forfaitaire « C14 » relative au financement du dispositif de Prévention- Politique de la ville ;
- une contribution « C16 » modifiable par délibération du conseil du STIF;
- une contribution « C17 » modifiable par délibération du conseil du STIF intervenant dans la détermination de l'intéressement au trafic tel que défini à l'article 48-5.

* Une contribution forfaitaire « C2 » pour le financement des investissements.

* Les contributions liées aux recettes reconstituées décrites à l'article 48-1.

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

Article 9

L'article 50-2 « Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 50-2 : Contribution d'exploitation « C1 » relative aux obligations de service public.

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

1. Le montant « C11 ».

Le montant forfaitaire C11 est établi au moment de prise d'effet du présent contrat, pour chaque année de son exécution, pour l'offre de référence initiale décrite à l'article 8.

Le terme C11 est indexé chaque année par application de la formule décrite à l'article 58-1, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à fin septembre de l'année n.

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

Le montant forfaitaire de C11 est versé par le STIF à l'Entreprise selon les modalités décrites à l'article 57.

Le montant de cette contribution est revu en le complétant des montants résultant de l'application des dispositions des articles 48-4, 52, 53, 54, 55-1.

2. Le montant « C12 ».

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

Les impôts et taxes sont constitués des taxes foncières, de la taxe sur les salaires telle que définie à l'article 59-3 du présent contrat, et de la contribution économique territoriale.

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

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

3. Le montant « C13 ».

Le montant de C13 est nul à la prise d'effet du présent contrat. Ses modalités de calcul sont décrites à l'article 48-4.

Le montant forfaitaire de C13 est versé par le STIF à l'Entreprise selon les modalités définies à l'article 57.

4. Le montant « C14 ».

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

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

Le terme C14 est indexé chaque année à l'identique du terme C11 par application de la formule décrite à l'article 58-1.

5. Les montants « C16 » et « C17 ».

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

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

Pour les mesures ou évènements dont l'effet est à compenser, le conseil du STIF fixe, après consultation de l'Entreprise, la valeur de la contribution C16 et/ou de la contribution C17 pour chaque année jusqu'à l'échéance du présent contrat, la valeur fixée correspondant à la valeur antérieure ajustée de la compensation. Les contributions C16 et C17 peuvent, le cas échéant, avoir une valeur négative.

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

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

Le terme C16 est indexé à l'identique du terme C11 par application de la formule décrite à l'article 58-1.

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

Article 10

L'article 48-5 « Intéressement au trafic voyageurs. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 48-5 : Intéressement aux recettes de trafic.

Un intéressement aux recettes de trafic, fondé sur la variation des recettes de trafic par rapport aux montants objectifs définis à l'article 48-3 est mis en place.

L'écart (précisé en annexe F 4) entre les recettes de trafic réalisées, fondées sur le trafic mesuré, et l'objectif de recettes de trafic diminué de la contribution C17 définie à l'article 50-2 et valorisé aux prix moyens de l'année, est partagé, à parts égales, entre le STIF et l'Entreprise.

Les recettes de trafic réalisées tiennent compte de l'effet des grèves, conformément à l'article 48-6. »

Article 11

Le premier item de la liste ouverte par le premier alinéa de l'article 58-2 « Règlement de la facture annuelle. » est ainsi modifié :

- « * les composantes de la contribution relative aux charges relevant des OSP :
- la contribution « C11 » le cas échéant modifiée pour tenir compte des évolutions d'offre ;
 - la contribution C12 ;
 - la contribution « C13 » ;
 - la contribution « C14 » ;
 - la contribution « C16 » ;
 - la contribution « C17 » ; »

Article 12

L'article 23 « Charte du système télébilletique Navigo. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 23 : Gestion communautaire.

Article 23-1 : Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires.

Certains produits tarifaires sont gérés en commun par les exploitants des services de transports publics de voyageurs. L'Entreprise participe à la gestion communautaire de ces produits tarifaires.

L'Annexe C.10 décrit les modalités d'organisation de la gestion des activités communautaires de distribution des produits tarifaires, soit :

- la gestion des titres (spécification technique et fonctionnelle des supports, distribution et gestion de certains supports, distribution et gestion de certains contrats, distribution et gestion de certains droits tarifaires, gestion et développement du SIG NAVIGO) ;
- la gestion de la relation avec les clients porteurs de supports télébillettiques ;
- la gestion de l'interopérabilité (traitement des titres de transport, interopérabilité technique des équipements de distribution, validation et contrôle) ;
- la sécurité télébillettique.

Article 23-2 : Charte du système télébillettique Navigo.

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

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

Elle s'engage, en outre, à faire respecter ladite Charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système Navigo, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

Article 23-3 : Modalités de vente sur les Guichets Automatiques Bancaires et sur Internet.

1/Modalités de vente sur Guichets automatiques bancaires (GAB)

Pour assurer l'efficacité et la cohérence de l'offre de rechargement de passes Navigo sur les GAB, le système de gestion et la présentation commerciale de cette offre seront unifiés. Cette offre sera gérée dès que possible de manière communautaire et l'Entreprise s'engage à œuvrer activement à l'application de cet objectif du STIF.

2/ Modalités de vente sur internet

Pour assurer l'efficacité et la cohérence de l'offre de rechargement de passes Navigo sur Internet, le système de gestion et la présentation commerciale de cette offre seront unifiés. Le STIF souhaite que cette offre soit gérée de manière communautaire l'Entreprise s'engage à faciliter l'application de ce principe. Le système communautaire de vente à distance assure la vente et le rechargement des titres de transport pour les particuliers via le portail www.navigo.fr et les Guichets Automatiques Bancaires. Ce principe d'exclusivité s'applique à tous les transporteurs.

3/ Conditions de développement et d'exploitation du Système Communautaire de vente a distance (SCVD)

Les conditions de développement et d'exploitation du système permettant la vente, la distribution et le rechargement de passes Navigo via le site navigo.fr et les Guichets Automatiques Bancaires sont définies aux annexes C.10 et C13 du présent contrat.

Article 23-4 : Nouveau Passe Navigo.

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

Article 23-5 : Comité de suivi billettique.

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

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

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

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

Article 13

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

Sont ajoutées deux annexes communes C10 « Cahier des charges relatif à la gestion communautaire des produits tarifaires » et C13 « Convention relative aux conditions de développement et d'exploitation du Système Communautaire de Vente à Distance via le canal internet et le canal des Guichets Automatiques Bancaires » annexées au présent avenant.

Article 14

L'article 59 « Fiscalité. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 59-1 : Généralités.

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

Article 59-2 : Les impôts et taxes supportés par l'entreprise.

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

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

Le principe du remboursement à l'euro l'euro ne dégage pas l'Entreprise de sa responsabilité d'établir ses déclarations conformément aux dispositions fiscales en vigueur. Le STIF conserve la possibilité de contester le montant des remboursements en cas de divergence avec l'entreprise sur les modalités d'application des dispositions fiscales en vigueur.

Cas particulier de la CVAE :

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

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

Article 59-3 : Taxe sur la valeur ajoutée et taxe sur les salaires.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 59-4: Transfert des droits à déduction de la TVA.

En application des dispositions de l'Article 210-1 et suivants de l'Annexe II au code général des impôts, le STIF transfère à l'Entreprise les droits à déduction de la TVA correspondant aux investissements réalisés par le STIF et mis à la disposition de celle-ci.

Le STIF, propriétaire des biens, délivre à l'entreprise une attestation précisant :

- la nature et la situation des biens
- la base d'imposition hors taxe des biens utilisés par l'entreprise
- le montant de la taxe correspondant
- l'identité des parties
- la référence aux articles 210 – 1 et suivants de l'annexe II du CGI

- la nature du contrat liant les parties et la date de mise à disposition des biens
- la date d'exigibilité de la taxe.

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

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

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

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

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

Article 15

L'article « 10.4-1 modifications pérennes sans incidence financière » est modifié par ajout du paragraphe suivant :

« L'Entreprise fournira également au 15 janvier l'Annexe A.6 qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées dans l'année »

Article 16

L'article « 18-1 Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise » est modifié par ajout du paragraphe suivant :

« Conformément au cahier des charges édité par le STIF dans le cadre du Contrat de type 1 (Avenant n°3 du Contrat de type 1 voté par le conseil du STIF du 08 Octobre 2008), l'ensemble des prescriptions relatives au niveau d'équipement des véhicules financés par le STIF seront reprises dans le cadre du présent Contrat, et sont spécifiées dans le cadre de l'Annexe F.7. »

Article 17

L'article 42-2 « plan d'investissement du parc . » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 42-2 plan d'investissement du parc

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

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

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

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

Article 18 : L'article 45-2 « Véhicules. » est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 45-2 Véhicules

1. Evolution du plan pluriannuel d'investissement

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

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

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

2nd cas : Modification des renouvellements à iso-coût

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

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

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

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

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

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

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

2. Niveau d'équipement des véhicules.

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

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

Article 19 : L'article 57-4 « Règlement des subventions véhicules. » est ajouté :

« Article 57-4 Règlement des subventions véhicules

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

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

Article 20 : Le point 3 de l'article 58-1 « indexation » est annulé et remplacé par :

« 58-1-3. Le montant annuel forfaitaire de subvention véhicule est indexé chaque année par application de la formule suivante

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

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

Avec

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

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

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

IPA&An = indice de décembre n-1

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

Article 21

Le premier aliéna de l'article 58-2 « Règlement de la facture annuelle » est supprimé et remplacé par l'alinéa suivant :

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

Article 22

L'article 75-2 « Cas particuliers. » est supprimé et remplacé comme suit :

« Article 75-2 : Cas particuliers.

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

- Annexe A.2a : Cahier des charges Régional – Règlement d'exploitation
- Annexe A.3: Service de référence
- Annexe A.4: Autres Conventions

- Annexe A.5: Tableau de bord 1-Suivi de la non-réalisation
- Annexe A.6 : Tableau de bord 2-Suivi de l'offre de référence

- Annexe B.1 : Système de qualité de service et indicateurs et tableaux de bord
- Annexe B.2 : Synthèse
- Annexe B.3 : Protocole sur les échanges de données entre l'entreprise et la base de données communautaire du STIF et annexe technique
- Annexe B.6 : Tableau de bord-Suivi du remboursement voyageur
- Annexe B.7 : Formulaire des réclamations PMR
- Annexe B.8 : Application de la norme SIRI en Ile-de-France

- Annexe D.1 nouveau modèle : Etat du parc de véhicules
- Annexe D.2 nouveau modèle : Plan d'investissement
- Annexe D.3 : Etat des lieux et inventaire
- Annexe D4 : Modèle contractuel de « dossier technique » à faire valider avant tout achat de véhicule
- Annexe D5 : Age de parc

- Annexe E.2: Evaluation du trafic par les données de validation et mesure du taux de validation.
- Annexe E.4: Modèle de facture de régularisation annuelle

- Annexe F.1: Marques
- Annexe F.2: Tableaux du rapport annuel (volet général et volet financier)
- Annexe F7 : prescriptions relatives à l'équipement des véhicules »

Article 24. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe D6 Investissements SIV
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 25. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 8 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1er juillet 2012 et le 31 décembre 2016.

Article 26.

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

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
Pour la Directrice Générale et
par délégation

L'Entreprise

Catherine BARDY

Directrice de l'Exploitation

Délibération n° 2012/405
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU TRAMY Elargi

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0103 du 09 février 2011 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat intercommunal du TRAMY, le Conseil général de Seine et Marne et la société Darche Gros ;
- VU** la délibération n°2012/0126 du 11 avril 2012 approuvant l'avenant n°1 la convention partenariale entre le STIF, le Syndicat Intercommunal du TRAMY, le Conseil général de Seine et Marne et la société Darche Gros ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'abroger la précédente convention partenariale, ainsi que l'ensemble de ses annexes et l'avenant n°1 à la convention partenariale, et d'approuver la nouvelle convention partenariale jointe à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer la présente convention partenariale et ses annexes avec le Syndicat Intercommunal du TRAMY, le Conseil général de Seine et Marne et la société Darche Gros ;

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-405-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012


Jean-Paul HUCHON

**CONVENTION PARTENARIALE STIF /CONSEIL GENERAL DE SEINE
ET MARNE/SYNDICAT TRAMY/ SOCIETE DANS LE CADRE DE LA
CONCLUSION DU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2 DU
RESEAU TRAMY ELARGI**

La présente convention est établie entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

Le Département de Seine-et-Marne, représenté par Monsieur Vincent Éblé, son Président, agissant en application de la délibération en date du, domicilié à l'Hôtel du Département, 77010 Melun cedex,

Ci-après dénommé « le Département »,

d'une deuxième part,

ET

Le Syndicat intercommunal du TRAMY, domicilié en mairie de Coulommiers, 13 rue du Général de Gaulle, 77 120 Coulommiers, représenté par Monsieur Bruno Gibert, autorisé à signer la présente par délibération en date du

Ci-après dénommé « le Syndicat »

d'une troisième part,

Ensemble ci-après dénommée « les Collectivités »,

ET

TRANSDEV DARCHE-GROS, société par actions simplifiées au capital de 1 000 923 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro (B 301 272 035), dont le siège est situé 24 Boulevard de la Marne, 77120 Coulommiers , représentée par Monsieur Jean-Marc Bernini ,Président, dûment habilité à cet effet.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une quatrième part,

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

TITRE I - Convention partenariale

CHAPITRE I - Sommaire

TITRE I - Convention partenariale.....	3
CHAPITRE I - Sommaire	3
CHAPITRE II - Préambule	4
Article 1 - Objet de la convention.....	6
Article 2 - Durée.....	6
Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence	6
Article 4 - Le comité de suivi.....	7
Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre	8
Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités	11
Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau	13
Article 8 - Communication.....	20
Article 9 - Recours à la procédure d'avenant	23
Article 10 - Engagements financiers des Parties.	23
Article 11 - Résiliation.....	24
Article 12 - Règlement des litiges	25
TITRE II - Annexes	26

CHAPITRE II - Préambule

Les entreprises privées de transport d'Ile de France exploitent plus de 1 000 lignes régulières qui font l'objet d'une inscription au plan de transport régional ; ces lignes ont des vocations diverses :

- Certaines, complémentaires au réseau ferré, structurantes à l'échelle régionale, ont un caractère express avec un niveau de service normalisé et assuré par le STIF ;
- Certaines sont intégrées dans un réseau clairement identifiable, sur un bassin de transport, avec une identité visuelle particulière ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité avec une participation d'une ou plusieurs collectivités ;
- Certaines ne sont pas rattachables à un réseau mais ont également des fonctions de dessertes vers les gares et/ou les établissements scolaires et/ou les zones d'activité sans cependant faire l'objet d'une intervention financière local.

L'Article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, fixe le cadre de référence entre le STIF et les entreprises privées de transports d'Ile-de-France.

Il prévoit que « *des conventions pluriannuelles passées entre le STIF et les transporteurs autres que la RATP et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseaux. Elles fixent, en outre les contributions apportées par le STIF compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés* ».

Ce cadre contractuel avec les entreprises privées doit par ailleurs respecter les dispositions du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 selon lequel les entreprises privées, comme les entreprises publiques, disposent d'autorisations unilatérales par ligne qui leur sont attribuées par le STIF.

Par délibération du 13 décembre 2006, le Conseil du STIF a défini une nouvelle architecture contractuelle qui vise notamment à renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre, du niveau de service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.

Cette architecture contractuelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 est encadrée par les dispositions d'un cahier des charges régional répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'engagement d'une contractualisation sur une durée totale de 10 ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016) ;
- L'enchaînement, sur cette période, de deux contrats avec la même entreprise (sans mise en concurrence) :

➤ un 1^{er} contrat – dit « **contrat de type 1** » – d'une durée de 4 ans maximum, conclu avec chaque entreprise pour l'ensemble des lignes qu'elle exploite et constituant un contrat de transition, d'une part, en ce qu'il s'inscrit dans le prolongement des dispositions contractuelles de la précédente convention et, d'autre part, en ce qu'il comporte des avancées significatives vers un véritable contrat de service public car il permet en particulier de renforcer les engagements en matière d'offre réalisée, de mettre en œuvre un dispositif de suivi de qualité, d'intégrer la dimension communautaire, de mettre en place un reporting annuel exigeant sur les moyens nécessaires à l'exploitation, leurs coûts, les investissements et les résultats financiers.

➤ un 2nd contrat – dit « **contrat de type 2** » – d'une durée allant jusqu'au 31 décembre 2016, portant sur le périmètre d'un réseau (plusieurs contrats de type II peuvent être passés avec la même entreprise) : ce contrat présente toutes les caractéristiques d'un contrat de délégation de service public dans lequel les engagements de l'entreprise de transport sont individualisés et le calcul des contributions financières fondé sur les coûts de production propres à chaque réseau. Il sera conclu pour une durée minimale de 6 ans.

A l'échéance de la période de 10 ans, les nouveaux contrats de service public seront attribués conformément aux dispositions législatives, réglementaires et européennes alors applicables.

- L'association des collectivités territoriales concernées par les réseaux de transport dans la perspective de la conclusion des contrats d'exploitation de type 2.

Les collectivités sont des partenaires essentiels qui partagent et renforcent par leur action historique les objectifs définis par le STIF. Elles entendent, dans le cadre des compétences reconnues au STIF, continuer à participer activement à l'amélioration et au développement des transports publics sur l'ensemble de leur territoire.

Dans cet objectif et parallèlement à la conclusion du Contrat d'exploitation de type 2 avec l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau, le STIF et les Collectivités déterminent le rôle que ces dernières entendent jouer dans le fonctionnement quotidien du réseau ainsi que les participations financières respectives.

La présente convention, qui n'a pas pour objet de déléguer tout ou partie des compétences du STIF aux Collectivités, constitue en outre une opportunité de fixer le cadre des relations contractuelles qui pourront être reprises et enrichies dans l'éventualité où, à terme, les Collectivités seraient désignées Autorité Organisatrice de Proximité.

Enfin, cette convention est étendue à l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau afin de lui rendre opposable l'ensemble des dispositions de l'accord conclu entre le STIF et les Collectivités.

Les dispositions de la présente convention peuvent préciser celles du contrat d'exploitation de type 2 et l'emportent sur ces dernières en cas de divergence pour les articles relatifs au comité de suivi, à l'accessibilité et à la communication.

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

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Cahier des charges régional qui traduit les rôles respectifs :

- du STIF, Autorité organisatrice qui fixe, conformément à l'ordonnance n°59-157 du 7 janvier 1959, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement ;
- des Collectivités qui souhaitent accompagner la mise en œuvre du contrat d'exploitation de type 2 ;
- de l'Entreprise exploitant les lignes de transport public de voyageurs inscrites au plan de transport.

Cette convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les Collectivités accompagnent l'exécution du contrat d'exploitation de type 2 des lignes de transport public du réseau TRAMY ELARGI, défini dans le contrat d'exploitation de type 2 n° [CT2/084] conclu avec l'Entreprise.

Article 2 - Durée.

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Elle est conclue pour la période comprise entre le 01/01/2013 et le 31 décembre 2016.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la présente convention ne pourra pas être renouvelée par tacite reconduction.

Article 3 - Réseau / lignes entrant dans le champ d'application de la convention – offre de référence

L'ensemble des lignes composant le périmètre de la convention partenariale sont les suivantes :

Code STIF			Origine - Destination
097	097	002	COULOMMIERS - FAREMOUTIERS - POMMEUSE - VILLENEUVE-LE-COMTE
097	097	003	COULOMMIERS - MEAUX
097	097	009	REBAIS - COULOMMIERS
097	097	010	MEILLERAY - COULOMMIERS - LA FERTE-GAUCHER
097	097	012	MOUROUX - COULOMMIERS
097	097	013	COULOMMIERS (RESEAU URBAIN)
097	097	025	CHAILLY-EN-BRIE (Lycée La Bretonnière) - COULOMMIERS
097	097	026	COULOMMIERS - VERDELOT
097	097	027	REBAIS - COULOMMIERS
097	097	029	LA FERTE-GAUCHER - COULOMMIERS
097	097	031	BEAUTHEIL - FAREMOUTIERS
097	097	038	FAREMOUTIERS - CHESSY
097	097	039	ETOILE DE ROZAY EN BRIE NORD
097	097	042	COULOMMIERS - MAROLLES-EN-BRIE - CHAILLY-EN-BRIE - DAGNY

Elles sont également définies en **Annexe B.1**.

Article 4 - Le comité de suivi

Article 4-1 - Fonctionnement du comité de suivi

Pour accompagner la vie du réseau, les parties de la présente convention se réunissent au sein d'un comité de suivi. Ce comité est également celui prévu au contrat d'exploitation de type 2 conclu entre le STIF et l'Entreprise pour le réseau de transport.

Ce comité sera présidé par le STIF. Le Syndicat en assurera la vice-présidence. Il se réunit annuellement et successivement dans les locaux de chacune des Collectivités.

Le Comité de suivi peut également se réunir de manière extraordinaire, à la demande expresse de l'une ou l'autre des parties. La partie demanderesse devra alors avancer les motifs justifiant la tenue d'une telle réunion.

Instance de concertation, le comité aura notamment pour mission de suivre l'exécution de la présente convention et du contrat d'exploitation de type 2 du réseau TRAMY élargi et de guider son évolution.

Article 4-2 - Organisation du comité de suivi

Les parties se concertent pour fixer ensemble la date à laquelle se tiendra la session annuelle du comité de suivi.

Un projet d'ordre du jour du Comité de Suivi est établi conjointement entre le STIF et les collectivités dans le cadre d'un rendez-vous préparatoire.

Chaque partie peut abonder l'ordre du jour de chaque réunion, sous réserve d'en avertir les autres parties au plus tard trois semaines avant la session du Comité de Suivi.

L'Entreprise transmet aux Collectivités, un mois avant la réunion annuelle, les documents détaillés relatifs à l'exécution du service réalisé comportant notamment les éléments à caractère technique et financier qui figurent dans le rapport annuel transmis au STIF.

Au regard des informations confidentielles qui seront transmises, un engagement de confidentialité sera signé entre les Collectivités et l'Entreprise.

Les réunions donnent systématiquement lieu à la rédaction d'un compte-rendu validé par l'ensemble des parties. Le compte-rendu sera établi à tour de rôle par le STIF et les Collectivités.

Article 4-3 - Attributions

Le Comité de Suivi examine toutes les questions relatives à la programmation de l'offre ou des investissements et formule des avis sur des modifications potentielles de l'offre. Ces avis seront transmis, si nécessaire, aux assemblées délibérantes chargées de valider les modifications d'offres.

Le comité de suivi traite notamment :

- De l'exécution du service réalisé par l'Entreprise et notamment du suivi de la qualité de service, de la lutte contre la fraude, des incidents d'insécurité, des plaintes des usagers... ;
- Des propositions d'évolution de l'offre de service dans les conditions de l'Article 5
- Des projets relatifs à la vie du réseau ;
- De l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt situés sur le territoire des Collectivités ;
- Du rapport annuel rédigé chaque année par l'Entreprise,
- Des participations financières,
- Des bonus, malus, pénalités,
- De la politique commune de communication,
- Et de tout autre sujet à la demande d'une des parties.

Article 5 - Modifications du service de référence et programmation de l'offre

Conformément à l'article 1er de l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, le STIF est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France, et à ce titre, il définit l'offre de transport et le niveau de la qualité de service. Il est donc doté du pouvoir de décision.

Néanmoins, chacune des parties à la présente convention peut être à l'initiative d'une modification de l'offre de référence.

Il existe deux types de modifications : les modifications temporaires et les modifications pérennes.

Article 5-1 - Modifications temporaires

Elles recouvrent le cas de travaux (inférieurs à un an) et perturbant de façon significative l'exploitation normale du service : déviation, ou exploitation en mode dégradé.

Les événements exceptionnels peuvent nécessiter des renforts d'offre ponctuels, afin de pouvoir assurer l'amplitude et la fréquence souhaitées à l'occasion d'une manifestation particulière pour une ou plusieurs lignes.

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF du 13 décembre 2006, ce type de modification ne requiert pas l'accord préalable du STIF, mais requiert l'accord préalable des Collectivités dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

Sous réserve de cet accord, l'Entreprise peut apporter des modifications temporaires à la consistance des services, et s'engage à informer la clientèle dans les meilleurs délais et au minimum 8 jours avant la modification, sauf situation imprévisible et/ou urgence.

En aucun cas, l'Entreprise ne peut diminuer l'offre de référence sans en avertir préalablement les Collectivités, dans un délai minimum de huit jours.

Les Collectivités peuvent demander à l'Entreprise d'apporter des modifications temporaires à la consistance des services.

Le Département (pour la voirie départementale), et les communes membres du Syndicat (pour la voirie communale) informeront l'Entreprise, dans les meilleurs délais des perturbations sur la voirie et des manifestations éventuelles, ceci afin qu'elle prenne les mesures d'exploitation nécessaires et de lui permettre d'en informer efficacement la clientèle.

Dans le cas de travaux prévisibles sur voirie, les Collectivités demanderont à leurs services respectifs compétents de transmettre à l'Entreprise les arrêtés de circulation correspondants au moins 3 jours ouvrés avant le démarrage.

En cas de travaux importants se déroulant sur plusieurs semaines et impliquant une déviation conduisant à supprimer la desserte d'arrêt, les Collectivités informeront l'Entreprise au moins 4 semaines avant le démarrage. L'itinéraire de déviation devra être validé par les Collectivités au moins 2 semaines avant le démarrage prévu des travaux.

Article 5-2 - Modifications temporaires sans incidence financière

En instantané, le cumul de ces modifications temporaires ne peut pas conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en Kilomètres Commerciaux Contractuels (KCC), de plus de 2%.

Article 5-3 - Modifications temporaires avec incidence financière

Tout demandeur (partie ou non de la présente convention) assure la charge financière du renfort de l'offre de référence (amplitude, fréquence) qu'il sollicite.

Les moyens supplémentaires sont calculés sur la base d'un devis détaillé fourni par l'Entreprise.

Article 5-4 - Modifications pérennes

a) Modifications pérennes sans majoration de la participation du STIF ou des Collectivités

Par dérogation à la procédure approuvée par le conseil du STIF le 13 décembre 2006, des ajustements peuvent être effectués par l'Entreprise, sans décision préalable du STIF, mais avec accord préalable des Collectivités dans le cadre de leurs missions telles que définies à l'Article 7-1 -e ci-dessous.

Il s'agit essentiellement de la desserte de nouveaux arrêts, sous réserve de l'accord préalable du gestionnaire de voirie, d'une modification de l'amplitude, d'une modification mineure de fréquences, d'une modification mineure d'itinéraires, par exemple suite à des changements de sens de circulation...L'Entreprise a également la possibilité d'affecter des services d'une sous-ligne à une autre. Ces ajustements ne doivent pas dégrader le volume d'offre globalement contractualisé.

En instantané, la variation de l'offre de référence induite par ces ajustements ne peut conduire à une réduction de l'offre annuelle de référence sur l'ensemble du réseau, exprimée en kilomètres commerciaux contractuels (KCC) de plus de 2%.

Dans ce cadre, les Collectivités et l'Entreprise devront nécessairement se concerter afin de s'entendre sur la répartition, entre chacune d'elles, des 2% de variation de l'offre applicables sur l'ensemble du réseau.

Au 31 décembre, le volume des kilomètres commerciaux contractuels (KCC) ne peut être dégradé par rapport au 31 décembre de l'année précédente, toutes choses restant égales par ailleurs.

L'Entreprise propose à l'accord du STIF, avant le 15 janvier de chaque année, les réajustements qui ont été effectués, pour chaque ligne modifiée, afin de remettre à jour le service de référence.

L'Entreprise fournira au STIF et aux Collectivités au 15 janvier l'**Annexe A.1** qui synthétise l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées au cours de l'année précédente.

Toutefois, ces ajustements font l'objet dans tous les cas d'un accord du STIF préalable à leur mise en œuvre, dès qu'elles ont une répercussion sur une ligne exploitée par un autre opérateur, ou par l'Entreprise mais dans le cadre d'un autre contrat avec le STIF.

Dans le cas de difficultés particulières survenues après la mise en place d'une adaptation, ou lors de l'examen annuel par le STIF de l'ensemble des modifications, le STIF peut demander à l'Entreprise la remise en place du service tel qu'il était exploité.

b) Modifications pérennes avec incidence financière

Conformément à la procédure d'instruction adoptée par la délibération du STIF du 13 décembre 2006, les Collectivités sont consultées lors de l'instruction par le STIF des dossiers techniques de l'Entreprise.

Les propositions de modifications pérennes avec incidence financière sont présentées en comité de suivi, conformément aux dispositions prévues à l'article 4 ci-dessus. Il peut s'agir d'une augmentation ou le cas échéant d'une réduction de l'offre de référence.

Elles concernent notamment des renforts liés à la desserte de nouveaux quartiers, zones d'activité, établissements scolaires, ainsi que tout pôle générateur de trafic. Elles recouvrent des renforts d'amplitude, de fréquences en heures de pointe et en heures creuses. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre d'une restructuration des services permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers.

S'agissant de nouveaux itinéraires, elles peuvent constituer un meilleur maillage des liaisons existantes du réseau.

Toute demande de modification substantielle fait l'objet de la part de l'Entreprise d'une étude globale préalable, intégrant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées et leurs conséquences économiques. Les conclusions de cette étude sont présentées au STIF et aux Collectivités dans le cadre d'une réunion spécifique ou à l'occasion de la réunion du Comité de suivi.

En tout état de cause, l'Entreprise proposera chaque année au Comité de suivi dans son rapport annuel d'activités, les adaptations qu'elle envisage ou préconise.

La prise en charge par le STIF de ces modifications dans le cadre d'un cofinancement tient compte de différents critères dans le cadre de sa politique régionale garante de l'équité territoriale.

A cet égard, et sans caractère d'exhaustivité, on peut en citer plusieurs afin d'illustrer la façon dont les propositions sont examinées par le STIF afin de déterminer son niveau d'engagement financier :

- l'intégration de la proposition de modification dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale décidée par son conseil. On peut citer à cet égard, les renforts relatifs aux désenclavements des quartiers en politique de la ville ;
- le taux de charge de la ligne concernée, requérant un renfort de moyens et/ou de fréquences de façon à assurer l'exploitation dans des conditions adéquates de régularité et de sécurité ;
- le niveau de renforts déjà mis en œuvre sur le secteur ;

- le niveau de service et de fréquentation préexistants ;
- l'efficacité de l'Entreprise en particulier du niveau de la qualité de service assuré ;
- l'efficience du réseau mesurée par différents indicateurs relatifs à l'évolution de la vitesse commerciale, de la fréquentation, du taux de réalisation du service ;
- l'estimation du niveau de trafic induit par la modification.

Qu'il finance ou non les moyens complémentaires d'exploitation nécessaires pour une modification de l'offre, le STIF, en application du contrat d'exploitation de type 2, finance (via les reconstitutions de trafic) l'usage supplémentaire induit.

Le cofinancement par le Département des modifications du service de référence concernent les lignes mentionnées ci-dessous :

- 097 097 002 « Coulommiers – Villeneuve-le-Comte »
- 097 097 031 « Beauthel – Faremoutiers »
- 097 097 038 « Faremoutiers – Chessy »
- 097 097 042 « Dagny – Coulommiers »

Le cofinancement par le Syndicat des modifications du service de référence concernent les lignes mentionnées ci-dessous :

- 097 097 002 « Coulommiers – Villeneuve-le Comte »
- 097 097 012 « Mouroux – Coulommiers »
- 097 097 013 « urbain de Coulommiers »
- 097 097 031 « Beauthel – Faremoutiers »
- 097 097 038 « Faremoutiers – Chessy »
- 097 097 042 « Dagny – Coulommiers »

Les critères d'appréciation des Collectivités, sans caractère d'exhaustivité, pour un cofinancement des modifications du service de référence s'énoncent comme suit :

- Satisfaction de nouveaux besoins dûment identifiés : quartiers non desservis, surcharge pérenne de lignes existantes, adaptation de l'offre de transport aux besoins scolaires etc....
- Efficience de la modification : rapport entre kilométrage, nombre de courses, moyens humains, besoins satisfaits et estimation du niveau de trafic induit par la modification

Article 6 - Mise à disposition de biens par les collectivités

Article 6-1 - Biens mis à disposition par les Collectivités

L'Entreprise utilise l'ensemble des biens, meubles et immeubles, et équipements d'exploitation mis à sa disposition.

A la date d'effet de la présente convention, sont affectés à l'exploitation du service les biens ci-dessous également visés à l'Annexe B.6.

- Par le Département : le mobilier urbain mis à disposition des communes desservies par le réseau TRAMY, équipant une partie des points d'arrêts du réseau (abris voyageurs équipés d'un cadre horaire et d'un banc)
- Par le Syndicat : sans objet

Il est rappelé que les poteaux d'arrêt sont aujourd'hui propriété de l'Entreprise qui, à ce titre, fait son affaire de toutes les opérations de nettoyage, d'entretien, de réparation, d'habillage aux identités visuelles et logos, d'affichage de l'information voyageurs et de déplacements, que ceux-ci soient de son fait ou non.

Un inventaire des ouvrages et biens d'exploitation désignés au premier alinéa du présent article est établi contradictoirement au plus tard à la date de la notification de la convention à compter de la date d'effet de la présente convention.

Cet inventaire est mis à jour par les Collectivités au fur et à mesure de la mise à disposition de biens nouveaux, et actualisé au 1er janvier de chaque exercice.

L'Entreprise est consultée par les Collectivités sur le programme des travaux à exécuter. Elle doit prendre toute disposition pour permettre la bonne exécution des études et des travaux, et de toute autre intervention nécessaire.

Les travaux ainsi entrepris le sont aux frais et risques des Collectivités et sous leur entière responsabilité. Ils sont exécutés dans les règles de l'art et dans le respect de toutes les réglementations en vigueur, de telle sorte que l'Entreprise ne puisse voir sa responsabilité mise en cause à leur égard.

L'Entreprise utilise les biens et équipements d'exploitation décrits à l'alinéa 1 dans l'état où ils se trouvent et qu'ils déclarent bien connaître, sans aucun recours contre les Collectivités pour quel que motif que ce soit. L'Entreprise reconnaît ne pas pouvoir exiger de travaux ou de réparations autres que ceux expressément mis à la charge des Collectivités par la présente convention.

Article 6-2 - Entretien des biens meubles et immeubles mis à disposition par les Collectivités

- L'entretien des biens cités ci-dessus est assuré par :
- Pour les abris voyageurs du Conseil général de Seine-et-Marne : le Département
-

L'Entreprise s'engage à assurer, eu égard à leur âge, leur état à la date d'effet de la présente convention et à leur destination, le bon entretien des biens qui lui sont mis à disposition, incombant généralement à un locataire, des biens meubles, immeubles mis à sa disposition par les Collectivités, propriétaires.

L'Entreprise tient un journal de bord, par type d'équipement, des opérations d'entretien et de réparations réalisées. Ce document régulièrement mis à jour par les transporteurs est tenu à la disposition des Collectivités.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent :

- d'une part, toutes les opérations permettant d'assurer le maintien en état de fonctionnement des biens mobiliers et immobiliers jusqu'au moment où leur vétusté et leur défaillance rend nécessaire des travaux de renouvellement, étant précisé que les grosses réparations au sens de l'article 606 du code civil incombent aux Collectivités pour les biens dont elles sont propriétaires ;

- d'autre part les opérations de nettoyage des immeubles permettant de garantir l'hygiène et la propriété des installations et des abords de ces dernières.

L'Entreprise assure, en plus de ses obligations de maintenance :

- un maintien des matériels en conditions « standard » d'usage, de destination ou d'exploitation ;
- une gestion des stocks des pièces et composants qu'il pourrait constituer.

Article 6-3 - Retour des biens

Lorsque la convention expire par survenance du terme prévu, les biens propriété des Collectivités concernées et affectés à l'exploitation sont restitués à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage. La remise des biens fera l'objet d'un état des lieux contradictoire entre les Collectivités concernées et les transporteurs. Un procès verbal contradictoire sera établi à cette occasion.

En cas de résiliation anticipée de la présente convention dans les conditions prévues à l'Article 11 - ci-dessous, les Collectivités concernées et l'Entreprise concluent préalablement une convention de mise à disposition pour les biens nécessaires à l'exploitation du service.

Article 7 - Association des Collectivités au fonctionnement du réseau

Article 7-1 - Suivi du réseau

Pour garantir un suivi efficace du réseau, l'Entreprise transmet, chaque année, aux Collectivités les documents remis au STIF dans le cadre de son rapport annuel.

D'une manière générale, l'Entreprise s'engage à fournir aux Collectivités toutes informations et moyens nécessaires à leur prise de décision.

a. Suivi de la qualité de service et de l'information des voyageurs

Les Collectivités peuvent contrôler la réalisation par l'Entreprise des missions qui lui sont confiées en vertu de la présente Convention. Ainsi, les Collectivités peuvent, à tout moment et à leurs frais, faire effectuer par des agents ou experts dûment mandatés des contrôles, qu'elles jugent utiles en vue de s'assurer de la bonne exécution des services.

Les Collectivités alerteront le STIF en cas de manquements répétés ou de dégradation de la qualité de service. Réciproquement, le STIF avertira les Collectivités des résultats d'enquêtes ou de contrôles qu'il effectuera ou fera effectuer sur le réseau, objet de la présente convention.

Ce suivi est réalisé selon le système de qualité de service du STIF dans le cadre du contrat d'exploitation de type 2.

A la fin de chaque exercice d'exploitation, les Collectivités transmettront au STIF une liste récapitulative de tous les dysfonctionnements dont elles ont la connaissance afin que ce dernier apprécie, le cas échéant, les pénalités appropriées.

b. Qualité du service

L'Entreprise s'engage à effectuer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de régularité, de confort, de propreté, de sécurité et de rapidité.

Les agents en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Les agents d'exploitation sont habilités à veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations des services et à l'application des règlements.

Les agents chargés de la surveillance du réseau et de ses dépendances ainsi que du contrôle des titres de transport des usagers doivent être assermentés.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs conformément au SDIV. L'ensemble des poteaux d'arrêt et supports informations voyageurs doivent être tenus en bon état.

En cas de dégradation des poteaux ou de l'information, pour quelque motif que ce soit, l'Entreprise procède à une remise en état dans un délai maximum d'une semaine après observation de la dégradation par le personnel de l'Entreprise ou communication de l'information par les Collectivités.

b. Suivi de l'usage

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs à l'usage du réseau :

- Etat des lieux annuel et évolution de l'usage global du réseau (à partir de la prise d'effet du contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et l'Entreprise) ;
- Usage par ligne.

L'Entreprise doit alerter le comité de suivi sur les graves problèmes de charges rencontrés.

c. Suivi de l'offre

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs à l'offre du réseau :

- Etat des lieux annuel évolution de l'offre (à partir du début du Contrat d'exploitation de Type 2) ;
- Offre par ligne ;
- Offre non réalisée par ligne.

L'Entreprise alerte les Collectivités sur les points noirs de circulation et leurs conséquences ainsi que sur les besoins d'évolution de l'offre

d. Suivi des investissements de l'Entreprise

L'Entreprise transmet aux Collectivités les éléments relatifs aux investissements qu'elle communique au STIF, dans le cadre du contrat d'exploitation, notamment :

- Etat du parc de véhicules ;
- Programme d'investissement;
- Etat des lieux et inventaire.
- Le bilan annuel de l'accessibilité

Lors des renouvellements de véhicules, les Collectivités seront consultées en Comité de suivi sur le choix du matériel. Cependant, leur avis ne sera pris en compte que dans la mesure où cela ne modifie pas le plan de renouvellement des véhicules du contrat d'exploitation de type 2.

Pour toutes les demandes complémentaires ayant un impact financier, un avenant à la présente convention devra nécessairement être conclu entre les parties.

e. *Rôle dans l'instruction des modifications d'offres.*

Le STIF confie expressément aux Collectivités le soin d'instruire et de décider des modifications temporaires (Article 5-1 -) et des modifications pérennes sans majoration financière (Article 5-4 -a)).

L'Entreprise fournira à cet effet aux Collectivités, les informations relatives aux modifications (grille horaires, plan, modification des unités d'œuvre). Pour les modifications relevant de l'article 5-3, l'Entreprise fournira également un devis détaillé aux Collectivités et au demandeur.

Article 7-2 - Relations avec les voyageurs

a. *Traitement des réclamations*

L'Entreprise traite les appels et plaintes par téléphone, courrier, courriel et tient un registre des réclamations.

Elle s'engage à répondre aux plaintes et réclamations dans un délai de deux semaines pour les courriers et dans un délai de cinq jours pour les courriels et les appels téléphoniques.

Elle transmet aux Collectivités une synthèse récapitulative trimestrielle, ainsi qu'une synthèse annuelle plus élaborée et claire.

Cette synthèse annuelle des réclamations par lignes et par thèmes, puis par degré de pertinence (fondée/infondée, amenant un traitement, une réflexion ou juste lettre d'AR ou d'excuse...) met en évidence les dysfonctionnements et propose des pistes d'actions.

Les réclamations reçues par le Département et les communes membres du Syndicat sont transmises à l'Entreprise. Pour chaque réponse à une réclamation par courrier ou par mail, les Collectivités seront en copie. L'Entreprise intégrera ces réclamations au registre des réclamations.

b. *Comité Local des Transports*

Un comité local des transports, prenant la suite du comité instauré par la Région Île-de-France, est institué.

Il vise à développer les échanges d'informations et la communication entre le STIF, les Collectivités, l'Entreprise, et les usagers. Il s'agit de présenter les informations sur la vie du réseau aux acteurs représentatifs de la vie locale, selon la volonté de concertation du STIF et des Collectivités.

Ce comité est réuni chaque année par le Syndicat qui en assure la présidence. Il peut comprendre outre les représentants du STIF, des Collectivités et de l'Entreprise, d'autres collectivités, des associations d'usagers des transports, des conseils de quartiers, des

conseils des jeunes, des seniors, des responsables d'établissements scolaires, des parents d'élèves...

La composition du Comité Local des Transports est arrêtée conjointement par le STIF et les Collectivités et présentée préalablement à l'Entreprise. L'ordre du jour des thèmes présentés est défini entre le STIF et les Collectivités.

L'Entreprise sera invitée à y présenter un rapport synthétique du fonctionnement annuel du réseau.

c. Plan de transport adapté et information en cas de perturbation

Dans le cadre de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le STIF et les Collectivités doivent définir avec l'Entreprise les dessertes prioritaires en cas de perturbation (Plan de Transport Adapté).

La loi prévoit aussi que l'Entreprise de transport doit fournir une information fiable aux usagers ainsi qu'aux Collectivités au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation (Plan d'Information des usagers).

Les modalités d'application des plans de transport adapté et d'information des usagers sont définies à l'article 29 du contrat d'exploitation type 2, à savoir : « *L'Entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur l'ensemble de ces lignes. Selon le niveau de conflictualité, l'Entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes.*

Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes (...) En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'Entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers ».

Les conditions de mise en œuvre de l'article 29 du contrat d'exploitation de type 2 susvisé figure en **Annexe B.3** de la présente convention.

L'Entreprise s'engage à transmettre dans les mêmes délais au STIF et aux Collectivités le plan de transport adapté et les documents prévus au plan d'information des usagers. Elle veille également à informer les communes et les chefs d'établissements scolaires.

Les Collectivités contribuent au respect du plan de transport adapté local et informent le STIF, lorsqu'elles le peuvent, de toute anomalie constatée dans l'application du contrat en cas de grève.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

Article 7-3 - Maîtrise d'ouvrage

a. Fluidité du réseau

Le Syndicat s'engage, à être un relai efficace entre ses communes membres et l'Entreprise sur les problématiques liées aux circulations des bus et cars sur leurs voiries communales respectives.

Le Département s'engage sur proposition de l'Entreprise et du Syndicat à étudier les améliorations possibles des conditions de circulation des bus et cars sur les voies dont il a la compétence.

b. Programmation d'aménagements de voiries

Le Département s'engage à favoriser, en lien avec les communes concernées (pour les routes départementales situées en agglomération), l'harmonisation des politiques de circulation sur le territoire du réseau TRAMY pour maintenir et améliorer la vitesse commerciale des autobus et autocars et assurer la sécurité des usagers de la voirie.

Le Syndicat s'engage à constituer un relai efficace entre ses communes membres et l'Entreprise sur les problématiques liées à l'harmonisation des politiques de circulation sur leurs voiries communales respectives.

Les Collectivités proposent tous travaux d'aménagements routiers permettant d'améliorer la fluidité de la circulation des autobus sur le réseau.

A titre d'exemple, les problématiques suivantes pourront être étudiées :

- l'impact du stationnement alterné,
- les voies bus,
- les priorités aux feux
- ...

A ce titre l'Entreprise, considérée comme partenaire des Collectivités, pourra également formuler des propositions d'aménagements visant à l'amélioration de la fluidité de la circulation des bus et des autocars, tout en prenant en compte la sécurité des autres usagers de la voirie.

Les gains de productivité résultant d'une amélioration des conditions de circulation des véhicules de l'entreprise peuvent être réinjectés dans l'offre ou permettre une accélération de la réalisation du Plan d'investissement.

c. Aménagements d'arrêts

Les Collectivités pourront étudier en concertation avec les communes concernées et l'entreprise l'installation de points d'arrêts supplémentaires.

- l'Entreprise est associée à la définition de l'emplacement des arrêts et abris-voyageurs ;
- Toute création, déplacement ou suppression d'arrêt doit obtenir l'accord préalable de la commune concernée et du gestionnaire de voirie ;
- Les abris-voyageurs peuvent disposer d'un support d'information (cadres) et d'une alimentation électrique, notamment aux fins d'en assurer l'éclairage ;
- A terme, les abris-voyageurs doivent pouvoir supporter des éléments d'information dynamique ou statique
- les arrêts doivent favoriser l'accessibilité aux transports en commun, et cela pour tous les handicaps.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour l'information destinée aux voyageurs.

d. Etudes / Rôle d'expertise locale

Compte tenu de leur connaissance du fonctionnement et des besoins en matière de déplacements sur leur territoire, les Collectivités ont la possibilité de prendre en charge la réalisation d'études d'adaptation de l'offre en matière de transports bus à l'échelon local. Ces études permettent d'alimenter les réflexions du STIF sur la vie du réseau et sur la définition de ses relations avec son exploitant et de servir de support aux discussions entre le STIF et les Collectivités sur les évolutions d'offres ou créations d'offres nouvelles. Le STIF s'engage parallèlement à transmettre aux Collectivités toute information sur le réseau leur permettant d'exercer leur mission d'expertise locale, et notamment, les rapports de comptages ainsi que les bases de données relatives à l'offre globale sur le réseau.

e. Autres coordinations

L'Entreprise peut être amenée à participer aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), aux Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), ainsi qu'aux actions de prévention de l'insécurité...

L'Entreprise vise à assurer une bonne coordination avec les services des polices municipales, nationale, ferroviaire, et d'autres entreprises de transport public.

f. Gares routières

A la date de signature de la présente convention, le Syndicat n'est ni gestionnaire, ni propriétaire de gares routières. Si au cours de la vie de la présente convention, le Syndicat devenait gestionnaire ou propriétaire de gare(s) routière(s), les dispositions de l'article 7-3-f s'appliqueraient.

1. Entretien des espaces publics supports des gares routières

En leur qualité de propriétaire ou gestionnaire des espaces publics supports des gares routières, les Collectivités concernées s'engagent à prendre en charge la propreté et l'entretien de ces espaces.

2. Gestion des fonctions transports des gares routières

Dans le cadre des dispositions du Schéma Directeur des gares routières, et dans un souci d'harmonisation et de proximité du fonctionnement des services de transports présents sur ces équipements, le STIF et les Collectivités concernées conviennent d'un commun accord que les Collectivités assurent la gestion des gares routières.

Article 7-4 - Accessibilité

a. Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA): études de mise en œuvre, travaux

Les lignes retenues au titre du SDA et devant faire l'objet d'une mise en accessibilité au plus tard au 10 février 2015 figurent en **Annexe B.4**.

Cette annexe mentionne, pour chacune de ces lignes, l'objectif de l'année de déclaration de mise en accessibilité.

L'échéancier proposé constitue un objectif fort pour les Collectivités, celle-ci ayant fait de la mise en accessibilité une priorité de ses actions.

Par ailleurs, la déclaration de mise en accessibilité reste conditionnée :

- Pour les lignes urbaines : la ligne peut être déclarée accessible si au moins 70 % des arrêts desservis ont une accessibilité confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou par les d'associations représentatives d'UFR ou par les commissions locales d'accessibilité.
- Pour les lignes interurbaines : la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent au minimum 50 % du trafic en entrée et descente

Dans les deux cas, la présence sur ces lignes d'un parc de véhicules accessibles à 100 % constitue une condition nécessaire.

Il incombe à l'Entreprise d'enclencher la démarche de la déclaration de mise en accessibilité dès lors que toutes les conditions sont réunies (pourcentage suffisant de nombre de points d'arrêts rendus accessibles par les Collectivités et parc de véhicules circulant sur cette ligne totalement accessibles).

b. Remplissage et mise à jour de la base des points d'arrêt

Le service INFOMOBI se doit de fournir des indications parfaitement fiables aux personnes handicapées souhaitant effectuer un déplacement sur le réseau de bus en Ile de France. Pour cela, les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts doivent être des plus rigoureuses et régulièrement mises à jour. Seule l'implication conjointe des collectivités et des entreprises sera à même de garantir la fiabilité des informations fournies. Cet article en précise les modalités.

Le Syndicat s'engage à renseigner régulièrement l'état de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts des lignes de bus situés sur son territoire. A cet effet, le Département s'engage à lui transmettre les éléments nécessaires concernant les points d'arrêts sur route départementale hors agglomération

En début de convention, le STIF fournit au Syndicat un recensement de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire de toutes les lignes inscrites au plan de Transport d'Ile de France, qu'elles soient ou non visées par le contrat d'exploitation de type 2. Présenté sous la forme d'un tableur normalisé, ce document constitue la « *base accessibilité des points d'arrêt* » annexée à la présente convention (**Annexe B.4.1**).

Dans un premier temps, le STIF fournira sur demande, un jeu de cartographies couvrant le territoire respectif de chaque Collectivité et sur lequel figureront les points d'arrêts sur des fonds permettant leur repérage, orthophotos, réseau routier avec noms de voies ou autres.

A moyen terme et pour faciliter l'ensemble de ce travail, le STIF engage la réalisation d'un accès extranet, accessible aux collectivités, donnant accès notamment à l'ensemble des cartographies des points d'arrêts et aux renseignements associés sur l'accessibilité.

De façon plus précise, il incombe au Syndicat de:

- Compléter l'identification des points d'arrêts en renseignant les noms de voies, le côté pair ou impair de la voie, optionnellement l'adresse complète ;
- Renseigner l'état d'accessibilité « Usagers en Fauteuil Roulant » (UFR) des points d'arrêt ;
- Proposer éventuellement des modifications de localisation (coordonnées XY) des points en cas d'erreur.

Les réunions du comité de suivi seront l'occasion de faire un point d'étape de l'accessibilité des points d'arrêts, de partager l'information, d'effectuer les mises à jour et les corrections nécessaires.

Ainsi, au cours de la réunion annuelle du comité de suivi :

- Le Syndicat présente un bilan de l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts situés sur son territoire en s'appuyant notamment sur la « base accessibilité des points d'arrêts » ;
- L'Entreprise fournit les données relatives aux modifications intervenues pendant l'année écoulée sur le réseau et impactant les points d'arrêts ;
- Le STIF fait état des incohérences et différences entre les informations communiquées par les collectivités et les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire de l'offre théorique de transport.

Afin de permettre au STIF une comparaison avec les informations renseignées par l'Entreprise via la base communautaire, le Syndicat devra envoyer au STIF la base accessibilité des points d'arrêts, mise à jour, un mois avant la date de la réunion du comité de suivi.

Elle devra être envoyée par mail et sous forme de tableur conforme au format normalisé initial.

Une double mise à jour des données échangées lors de la réunion annuelle du comité de suivi est ensuite effectuée dans un délai de deux mois. La première porte sur la base communautaire et est réalisée par l'entreprise ; la seconde porte sur la base accessibilité des points d'arrêts et est réalisée par le Syndicat ; elle est envoyée par le Syndicat et par mail au STIF dans un délai de deux mois.

Un groupe de travail avec des représentants des Collectivités signataires de conventions partenariales pourra être créé afin de préciser les fonctionnalités attendues d'un outil de ce type.

Article 8 - Communication

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8-1 - Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec les Collectivités.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi, le Syndicat et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif résulte d'un échange entre les parties à la présente convention. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action.

Les parties peuvent également convenir de réunions *ad hoc* pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles des Collectivités et de l'Entreprise.

Article 8-2 - Cas particulier de la découpe des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soient habillés selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques des Collectivités et de l'entreprise.

Les Collectivités et le STIF doivent valider l'habillage des véhicules aux couleurs communes. A terme, l'ensemble du matériel utilisé par les Entreprises pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figureront en annexe B7. Sans accord avec les Collectivités et le transporteur, un habillage défini par le STIF sera appliqué.

Les nouveaux habillages seront mis en place à partir d'avril 2011 sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité. Il est entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

La prise en charge financière de l'habillage se définit comme suit :

- Peinture vif argent 100% STIF
- Symbolique réseau + bloc marque STIF : 100% STIF
- Adhésifs transporteur + pose (selon la charte) : 100% transporteur
- Adhésifs collectivités + pose (selon la charte) : 100% collectivités

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et les photos devront être transmises au STIF à la direction de la Communication. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage proposé. En cas de refus, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

L'entreprise et/ou le Syndicat feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 8-3 - Supports et documents de communication voyageurs

Les dispositions suivantes sont retenues pour l'édition de tous documents de communication sur le réseau :

- L'Entreprise et les Collectivités s'engagent à indiquer sur tout support de communication et d'information voyageurs leur lien avec le STIF par la présence du logo du STIF.

- Le logo des Collectivités devra figurer sur tous supports papier (fiches horaires, plan) aussi gros (en surface) et aussi visible que celui de l'Entreprise et celui du STIF.
- Les Collectivités créeront un lien entre leurs sites internet respectifs et celui de l'Entreprise et réciproquement sur le site de l'Entreprise un lien vers les sites des Collectivités sera activé.
- L'information des voyageurs est rapatriée dans le cadre info de l'abri voyageur, lorsque l'arrêt en est équipé. Ce cadre info abri voyageurs peut être mis en commun avec une autre entreprise, dans ce cas une entreprise est désignée comme gestionnaire principale de l'information, chaque entreprise restant responsable de la mise à jour de l'information de ses lignes.
- Une signalétique harmonisée est mise en œuvre à l'initiative du Syndicat sur les abris voyageurs (bandeau indices de ligne). Le Département, pour les abris qui le concernent, peut autoriser la pose de bandeaux indices de ligne. Le Syndicat lui soumet à cet effet au préalable le modèle de bandeau pour validation. L'Entreprise fournit les indices de lignes à insérer et en informe le STIF.

Les Collectivités apportent toute information sur la vie du réseau dans les bulletins et autres supports de communication.

Les Collectivités s'engagent à mettre en ligne sur le site internet le plan du réseau, les informations du réseau et un lien vers le site de l'Entreprise pour consulter les horaires.

L'Entreprise s'engage à contrôler et assurer le maintien opérationnel du système d'information dynamique lorsqu'il existe.

L'Entreprise s'engage à mettre à jour sans délai l'information destinée aux voyageurs dans les bus, dans les abris et sur les sites internet. Elle est tenue de diffuser les plans de lignes et les fiches horaires à jour à l'ensemble des Communes du bassin desservies ainsi qu'aux Collectivités signataires de la présente convention.

Elle veillera à renouveler la diffusion de ces documents en cas de modifications et ce, dans un délai raisonnable avant leur mise en service.

Tous les documents d'information du réseau, ainsi que toute opération de communication à l'initiative de l'Entreprise, doivent être soumis à l'accord préalable du STIF et des Collectivités.

Article 8-4 - Marques

Les marques ayant fait l'objet d'un dépôt par le STIF auprès de l'INPI sont la propriété du STIF, qu'il s'agisse de marques verbales ou semi-figuratives (logos). Pour toute autorisation d'utilisation des marques actuelles du STIF l'entreprise doit impérativement prendre contact par courrier avec la Direction de la Communication du STIF.

Les nouvelles marques verbales ou semi-figuratives (logos) ayant pour vocation de constituer la dénomination d'un titre de transport, ou le titre de transport lui-même, ou d'un service de transport décidé par le STIF sont déposées par les services du STIF auprès de l'INPI en son seul nom.

Les nouvelles dénominations de réseaux doivent être déposées par les collectivités, en copropriété avec le STIF.

Le Syndicat s'engage à assurer le dépôt auprès de l'INPI, le renouvellement, la surveillance de la marque verbale et/ou semi figurative (logos) ainsi que tous les frais y afférant.

Un règlement de copropriété proposé par le STIF sera signé entre les parties.

Article 9 - Recours à la procédure d'avenant

Article 9-1 - Cas général

La présente convention et ses Annexes autres que celle listée à l'Article 9-2 - peuvent être modifiées, notamment pour prendre en compte les modifications du service de référence mentionnées à l'article 5, par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chaque partie.

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence, uniquement dans le cas où la participation de la collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : Schéma Directeur d'accessibilité
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par les Collectivités

Pour les annexes A1, B4 et B6, les modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. Pour l'annexe B2, les modifications sont notifiées par courrier en recommandé avec accusé de réception aux Parties.

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par les Collectivités conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous :

(k€ HT constants 2008)	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	5 592	5 522	5 547	5 562

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ HT constants 2008)	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	3 536	3 473	3 494	3 512

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers des Collectivités

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, les Collectivités verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle actualisable dont les montants sont définis ci-dessous :

- Le Département: 101 000. € H.T valeur 2008 (TVA en sus au taux en vigueur au moment du fait générateur) pour les lignes 097 097 002, 097 097 031, 097 097 038 et 097 097 042
- Le Syndicat : 547 000€ H.T. valeur 2008 pour l'offre de référence, pour les lignes 097-097-002, 097-097-012, 097-097-013, 097-097-031, 097-097-038 et 097-097-042.

En année pleine, ces participations sont payables sous forme d'acomptes par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de l'acompte étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elles seront indexées chaque année à compter du 01/01/2013 selon la formule prévue à l'**Annexe B.5** de la présente convention. La facture d'actualisation annuelle sera émise avant le 31 décembre de chaque année sous réserve de la parution des indices.

Article 11 - Résiliation

Une résiliation anticipée de la présente convention pourra être demandée par les parties, à tout moment et pour quelque motif que ce soit.

Dans l'éventualité où l'une des parties souhaiterait demander cette résiliation, elle aurait à le faire, par lettre recommandée avec accusé de réception, six mois avant que ne prenne effectivement effet cette résiliation. Aucune autre formalité n'étant requise pour la rendre effective.

En cas de résiliation, les Collectivités verseront leur participation au prorata temporis et pourront le cas échéant exiger de l'Entreprise la restitution des sommes non dues. En aucun cas la résiliation ne peut entraîner le versement d'une indemnité par les Collectivités à l'Entreprise.

La résiliation de la convention peut conduire le STIF à procéder dans le contrat d'exploitation de type 2 à un ajustement du service de référence.

Article 12 - Règlement des litiges

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention, les parties pourront mettre en œuvre, sans que ce soit un préalable obligatoire à toute contestation juridictionnelle, une procédure de conciliation selon les modalités suivantes :

1. La mise en œuvre de la procédure est décidée par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception.
2. Chaque partie désigne une personne qualifiée dans les 10 jours qui suivent la réception du courrier
3. Les personnes qualifiées remettent leurs conclusions aux parties sous 10 jours,
4. La consultation des personnes qualifiées constitue un avis qui ne s'impose pas aux parties.

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

TITRE II - Annexes

A. Annexes Communes

Annexe A.1 Synthèse des modifications de l'offre de référence

B. Annexes Circonstanciées

Annexe B.1 Liste des lignes composant le périmètre de la convention partenariale

Annexe B.2 Service de référence

Annexe B.3 Plan de Transport Adapté

Annexe B.4 Schéma Directeur d'Accessibilité

Annexe B.5 formule d'indexation de la participation des Collectivités

Annexe B.6 Biens mis à disposition par les Collectivités

Annexe B.7 Livrée des véhicules

SIGNATAIRES

Établie en exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

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

Pour l'Entreprise,
Le Président

Sophie MOUGARD

Les Collectivités,

Pour le Syndicat

Le Président

Pour le Département

Le Président

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/406
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU TRAVERCIEL

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 Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0104 du 09 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Nanterre ;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06 juillet 2011 et n° 2012/0192 du 11 juillet 2012, approuvant les avenants générique G1 et G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Nanterre ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission de économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau TRAVERCIEL joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Veolia Transport Nanterre ;

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20121213-2012-406-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul MICHON

**AVENANT N° 1
au
CONTRAT DE TYPE II
Traverciel – 002 067**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Veolia Transport Etablissement Nanterre, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de B 383 607 090 (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé au Parc des Fontaines-169 avenue Georges Clémenceau-92735 NANTERRE cedex, représentée (par délégation) par Philippe CROLET, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Traverciel le 09/02/2011.

Afin de prendre en compte un renfort d'offre de la ligne 213-113-027, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

La date de mise en service est le : 01/01/2013

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

Catherine Bardy
Directrice de l'exploitation

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/407
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU URBAIN DE RAMBOUILLET

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/753 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/0617 du 6 juillet 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération 2011/0620 du 06 juillet 2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/0806 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/967 du 7 décembre 2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2012/0237 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant n°4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2010/753 du 8 décembre 2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la ville de Rambouillet et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2012/0237 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la ville de Rambouillet et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-407-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Après en avoir délibéré,

DECIDE

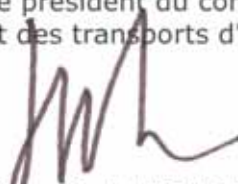
ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Urbain de Rambouillet joints à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Veolia-Transdev Rambouillet ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la ville de Rambouillet et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;

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

**AVENANT N° 5
au
CONTRAT DE TYPE II
Urbain de Rambouillet – 002-029**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par **Sophie Mougard** en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012,

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSDEV Etablissement de Rambouillet, SA au capital de 195 936 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé à l'Immeuble Sereinis, 32 boulevard Gallieni, 92 130 Issy Les Moulineaux, représentée par délégation par M. **Nicolas VERWAERDE**, en sa qualité de Directeur d'Etablissement,

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau urbain de Rambouillet le 8 décembre 2010, ainsi que la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenants n°1 et G1 votés le 6 juillet 2011, ayant respectivement pour objet la desserte de la Bergerie Nationale et du CERRSY et des sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant n°2 voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet l'intégration des services scolaires intra-muros pour l'année scolaire 2011-2012 ;
- avenant n°3 voté le 7 décembre 2011, ayant pour objet le recalage de l'offre contractuelle par rapport à l'offre effectivement en place ;
- avenant n°4 voté le 11 juillet 2012 pour la mise en place provisoire du Pass'Local forfaitaire ;
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, et les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- La pérennisation du dispositif Pass'Local forfaitaire ;
- La sortie des circuits scolaires intra-muros du contrat de type II.

La date de mise en place est le 1^{er} janvier 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 – Compte financier prévisionnel ;
- Annexe E3 – Objectifs de recettes de trafic ;
- Annexe F4 – Spécificités du réseau.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N°5 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***

Pour la Directrice générale et par
délégation

Catherine BARDY

Directrice de l'Exploitation

Pour l'Entreprise,

Pour Veolia Transdev Rambouillet,
Le Directeur

Nicolas VERWAERDE

Délibération n° 2012/407
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU URBAIN DE RAMBOUILLET

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/753 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/0617 du 6 juillet 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération 2011/0620 du 06 juillet 2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/0806 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2011/967 du 7 décembre 2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2012/0237 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant n°4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2010/753 du 8 décembre 2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la ville de Rambouillet et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2012/0237 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la ville de Rambouillet et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/411 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 6 décembre 2012 de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Urbain de Rambouillet joints à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Veolia-Transdev Rambouillet ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la ville de Rambouillet et la société Veolia-Transdev Rambouillet ;

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

Délibération n° 2012/408
Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RÉSEAU DE VÉLIZY

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1062 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** les délibérations n°2010/0783 du 08/12/2010, °2011/0118 du 09/02/2011, n°2012/0151 du 06/06/2012, n°2011/0620 du 06/07/2011 et n° 2012/0192 du 11/07/2012, approuvant les avenants n°1, 2, 3, G1 et G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Devillairs ;
- VU** la délibération n°2009/1062 du 09/12/2009 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la commune de Vélizy et la société Keolis Devillairs ;
- VU** la délibération n°2012/0342 du 29/10/2012 approuvant l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne 004-004-019 par la société Devillairs ;
- VU** les rapports n° 2012/396 à 2012/408 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau de Vélizy joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

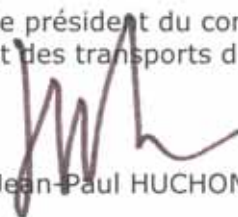
ARTICLE 2 : d'approuver l'avenant n°1 à la convention partenariale joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la société Devillairs et la commune de Vélizy ;

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20121213-2012-408-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

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 et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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



Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 4
au
CONTRAT DE TYPE II
Vélizy – 002 002**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société de transports Voyageurs Devillairs, société anonyme au capital de 458 304 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 732 820 717, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Président Directeur Général Monsieur Alain Richner.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau de Vélizy le 09/12/2009 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté 8 décembre 2010, ayant pour objet l'intégration de subventions d'investissement pour les véhicules,
- avenant n°2 voté le 9 février 2011, ayant pour objet un développement d'offre,
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°3 voté le 6 juin 2012, ayant pour objet le déploiement du système SAEIV,
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent : le renfort et la modification du terminus de la ligne 45 du réseau de Vélizy.

La ligne 45 rencontre un problème de surcharge. En effet, de nombreux usagers venant du Tramway T2 et se rendant sur la zone d'activité Inovel Nord restent à quai, ne pouvant monter dans les véhicules surchargés. D'autre part, le terminus de la ligne au cœur du quartier d'habitat collectif de Vélizy génère des nuisances pour les riverains (bruit et sécurité).

Le projet a pour objet de :

- créer un nouveau terminus au niveau du futur arrêt de tramway Hôtel de Ville afin de supprimer les nuisances pour les riverains du quartier d'habitat ;
- renforcer l'offre aux heures de pointes en améliorant la fréquence de 10 minutes à 7 minutes 30.

Leur date de mise en service est le : 19/11/2012

De plus, lors des négociations du contrat précité, il est apparu que des titres locaux étaient distribués par Vélizy-Villacoublay. La Collectivité a souhaité les remplacer par le dispositif Pass'Local. Des avenants à la convention partenariale et au contrat doivent être passés afin d'avoir une normalisation formelle des articles relatifs au Pass'Local dont la rédaction est aujourd'hui ambiguë voir absente du contrat.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

1) Le renfort d'offre de la ligne 45

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

2) Normalisation formelle des articles relatifs au Pass'Local

Article 3. Le pass'Local

Un article 23-7 est ajouté au contrat :

«

23-7 Le Pass'Local

Le Pass'Local associé au réseau objet du présent contrat est un titre de transport nominatif valable un an calendaire sur le périmètre des lignes du réseau (lignes à tarification spéciale exclues) exploitées par le(s) transporteur(s) lié(s) par une convention partenariale à la/les collectivité(s) qui le délivre.

Le Pass'Local est fondé sur le ticket t+ en carnet plein-tarif, il représente une réserve illimitée de tickets utilisable uniquement par son titulaire dans les conditions fixées au paragraphe précédent.

L'usage du Pass'Local est limitée à la durée du présent contrat.

Le Pass' Local permet notamment aux collectivités de proposer à certaines catégories de voyageurs qu'elles auront préalablement définies, avec ou sans participation financière du bénéficiaire, un titre de transport utilisable localement.

Le Pass'Local est constitué d'une carte personnalisée accompagnée d'un coupon de circulation local permettant de valider le titre au début de chaque trajet tel que décrit à l'article 21-3.

Lors de la détermination des recettes de trafic (Article 50.1 - Modalités de détermination des recettes de trafic), les validations de coupon de circulation local sont assimilées à des premières validations de ticket t+ carnet plein tarif (la facturation fera apparaître le détail des validations : ticket t+ carnet plein tarif, coupon de circulation local...).

Les modalités relatives à la gestion et au financement du Pass'Local sont détaillées dans la convention partenariale liant le STIF, l'Entreprise et la Collectivité et annexée au présent contrat.

»

Article 4. Entrée en vigueur et notification

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

Article 5.

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

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
Pour la Directrice générale
et par délégation

L'Entreprise

Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation

**AVENANT N° 1 A LA CONVENTION PARTENARIALE
STIF / VILLE DE VELIZY-VILLACOUBLAY / SOCIETE DE TRANSPORT VOYAGEURS
DEVILLAIRS
DANS LE CADRE DE LA CONCLUSION DU CONTRATS DE TYPE II DU RESEAU
VELIZY**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale Mme **Sophie Mougard** autorisée à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration en date du 13 décembre 2012,

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Ville de Vélizy- Villacoublay, représentée par son Maire M. Joël LOISON, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

Ci-après dénommée « la Collectivité »,

d'une seconde part,

ET

La Société de transports Voyageurs Devillairs, société anonyme au capital de 458 304 €, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro 732 820 717, dont le siège est situé Les Manèges, 12 Avenue du Général de Gaulle, 78000 Versailles, représentée par son Président Directeur Général Monsieur Alain Richner.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'une troisième part

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

Préambule

Le conseil d'administration du STIF a approuvé en date du 09/12/2009 la convention partenariale du réseau Vélizy.

Lors des négociations du contrat précité, il est apparu que des titres locaux étaient distribués par Vélizy-Villacoublay. La Collectivité a souhaité les remplacer par le dispositif Pass'Local. Des avenants à la convention partenariale et au contrat doivent être passés afin d'avoir une normalisation formelle des articles relatifs au Pass'Local dont la rédaction est aujourd'hui ambiguë voir absente du contrat.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les articles 11.4 et 11.5 sont annulés et remplacés :

11.4 « La distribution de titres locaux

La Collectivité peut délivrer ou faire délivrer des titres de transport choisis dans la gamme tarifaire créée par le STIF. En particulier, elle peut distribuer ou faire distribuer le Pass'Local tel qu'il est défini dans le contrat d'exploitation (article 23.7), sous réserve du respect par les bénéficiaires des éventuelles conditions du droit d'usage, cette possibilité n'impliquant pas de participation financière du STIF.

La collectivité peut également orienter les personnes satisfaisant aux conditions d'attribution de la carte Rubis fixées par le Conseil Général et les assister pour obtenir ce titre.

Pour un début de validité de titre à compter du 1^{er} janvier 2011, seul le Pass'Local est distribué par la Collectivité. Les titres locaux distribués dans le cadre de la convention précédente, entre l'Entreprise et la Collectivité, sont maintenus jusqu'à la fin de leur durée de validité. Durant cette période, le dispositif de la convention précédente pour le financement de ces titres est reconduit.

11.5 Gestion et financement du Pass'local.

La Collectivité définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local et instruit les demandes, elle peut proposer le pass'local avec ou sans participation financière du bénéficiaire. Elle fournit aux bénéficiaires une attestation leur permettant d'obtenir auprès de l'Entreprise le Pass'Local.

L'Entreprise fournit aux bénéficiaires le Pass'Local accompagné de son coupon de circulation local dans un délai d'une semaine à compter de la présentation de l'attestation.

La Collectivité s'engage à distribuer 160 Pass'Locaux par an à compter du 1^{er} janvier 2010. Compte tenu de la distribution du Pass'Local par la Collectivité, l'objectif de recettes de trafic, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, prend en compte un montant de 24 000 € HT lié à cette distribution de Pass'Local. Parallèlement, la contribution forfaitaire de la Collectivité de l'article 11.3 prend en compte un ajustement du même montant de 24 000 € HT.

L'Entreprise établit les factures trimestrielles du Pass'Local sur la base des premières validations de coupons de circulation locaux et du prix du ticket t+ en carnet plein-tarif. Elle présente la facture à la Collectivité au plus tard 45 jours après la fin de chaque

trimestre. Cette facture fait apparaître par mois et par ligne de bus les éléments tarifaires nécessaires au calcul de la recette Pass'Local. L'Entreprise déclare, conformément à l'article 56 du contrat d'exploitation, les montants trimestriels de recettes directes ticket t+ perçues de la Collectivité au titre du Pass'Local.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

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

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

SIGNATAIRES

Établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

**Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,**
Pour la Directrice générale
et par délégation

Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation

La collectivité,

Pour la Ville de Vélizy-Villacoublay,
Le maire,

Joël LOISON

Pour la Société de transports Voyageurs Devillairs,

Le Président Directeur Général,

Alain RICHNER

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/409
Séance du 13 décembre 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU APOLO7

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0298 du 02 juin 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société de Transports de Voyageurs STBC ;
- VU** les délibérations n°2011/0787 du 05 octobre 2011, n°2011/0620 du 06 juillet 2011 et n° 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant les avenants 1, G1 et G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société de Transports de Voyageurs STBC;
- VU** le rapport n° 2012/409 à 2012/411 ;
- VU** les avis de la Commission de qualité de service du 06 décembre 2012 et de la Commission économique tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau de Bus APOLO7 joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société STBC ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-409-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul FUCHON

**AVENANT N° 2
au
CONTRAT DE TYPE II
APOLO7 – 048**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société des Transports du Bassin Chellois (STBC), société par actions simplifiées (SAS) au capital de cinquante cinq mille euros (55 000 €), inscrite au RCS de Meaux sous le n° 303 952 675, APE 4939 A, SIREN 303 952 675 000 47, dont le siège est situé 75, avenue Gustave Nast, 77500 Chelles, représentée par son Président, Monsieur Thierry Varin,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 du réseau APOLO7 a été approuvé par le conseil d'administration du STIF en date du 2 juin 2010.

Un premier avenant a été approuvé en date du 05/10/2011.

Le présent avenant a pour objet de définir les conditions de réalisation d'une opération d'investissement qui vise à déployer un système d'information voyageurs afin de délivrer dynamiquement l'information voyageurs sur 94 points d'arrêt du réseau et dans 41 véhicules du réseau APOLO7.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles ajoutées

Une annexe D6 décrivant les dispositions contractuelles communes pour toute opération d'investissement relative à la qualité de service est ajoutée au contrat.

Elle est complétée d'une annexe D6-1 décrivant les dispositions particulières liées à l'opération d'investissement visée à l'article 1. Elle décrit notamment le périmètre fonctionnel, technique et financier de l'opération.

Article 2. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4-bis subventions

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

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

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Sophie MOUGARD

Directrice Générale

L'Entreprise

Délibération n° 2012/410
Séance du 13 décembre 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
BUS LES MUREAUX

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

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0375 du 07/07/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société de Transports de Voyageurs VT Ecquevilly;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09 février 2011, n°2011/0468 du 1^{er} juin 2011, n°2011/0620 du 06 juillet 2011 et n° 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant les avenants 1, 2, G1 et G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société de Transports de Voyageurs VT Ecquevilly ;
- VU** le rapport n° 2012/409 à 2012/411 ;
- VU** les avis de la Commission de la qualité de service du 6 décembre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau de Bus Les Mureaux joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Veolia Transport Ecquevilly ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-410-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul NUCHON

**AVENANT N° 3
au
CONTRAT DE TYPE II
Les Mureaux - 022**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société Transports de Voyageurs Veolia Transport Ecquevilly, Société Anonyme au capital de 195 936 240 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le n° B 383 607 090, dont le siège social est situé Parc des Fontaines, 169 avenue Georges Clémenceau 92735 Nanterre Cedex, représentée par Monsieur Bernard BOUVROT, Directeur de l'Etablissement d'Ecquevilly, situé 4 à 6 rue de la Chamoiserie, 78920 ECQUEVILLY.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

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

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 du réseau Bus Les Mureaux a été approuvé par le conseil d'administration du STIF en date du 08/12/2010.

Un premier avenant a été approuvé en date du 08/12/2010.

Un second avenant a été approuvé en date du 09/02/2011.

Le présent avenant a pour objet de définir les conditions de réalisation d'une opération d'investissement qui vise à déployer un système d'information voyageurs afin de délivrer dynamiquement l'information voyageurs sur 25 points d'arrêt du réseau et dans 18 véhicules du réseau Bus Les Mureaux.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles ajoutées

Une annexe D6 décrivant les dispositions contractuelles communes pour toute opération d'investissement relative à la qualité de service est ajoutée au contrat.

Elle est complétée d'une annexe D6-1 décrivant les dispositions particulières liées à l'opération d'investissement visée à l'article 1. Elle décrit notamment le périmètre fonctionnel, technique et financier de l'opération.

Article 2. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4-bis subventions

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

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

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Sophie MOUGARD

Directrice Générale

Délibération n°2012/411
Séance du 13 décembre 2012

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°7 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
R'BUS

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1053 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVO ;
- VU** les délibérations 2010/0779 du 08 décembre 2010, 2011/0116 du 09 février 2011 et 2011/0073 du 09 février, 2011/0613 du 06 juillet 2011, 2011/0621 du 06 juillet 2011 et 2012/313 du 10 octobre 2012 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4, 5 et 6 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVO ;
- VU** les délibérations 2011/0620 du 06 juillet 2011 approuvant l'avenant G1 et 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société TVO ;
- VU** le rapport n° 2012/409 à 2012/411 ;
- VU** les avis de la Commission de la qualité de service du 06 décembre 2012 et de la Commission économique et tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°7 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau R'Bus joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société TVO ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-411-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 7
au
CONTRAT DE TYPE II
N° 004 – R'Bus**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 décembre 2012.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Société des Transports du Val d'Oise (TVO), société Anonyme au capital de 1 264 018 €, inscrite au RCS de Pontoise sous le n° B 314 388 950, dont le siège est situé 1, Chemin du Clos Saint Paul, 95210 Saint Gratien, représentée, par Monsieur Jean-Michel Fenaut, agissant en qualité de Président.

D'autre part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

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

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau R'BUS le 9 décembre 2009.

Le conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n° 1 voté le 08/12/2010 ayant pour objet le subventionnement des véhicules ;
- avenant n° 2 voté le 09/02/2011 ayant pour objet l'ajout au périmètre CT2 des lignes 016 016 092 et 019 019 045 ;
- avenant n° 3 voté le 09/02/2011 ayant pour objet la prévention et la sécurité dans le cadre de la politique de la ville ;
- avenant n° 4 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la desserte de la zone des Trembleaux ;
- avenant n° 5, voté le 06/07/2011, ayant pour objet l'expérimentation NFC ;
- avenant n°6, voté le 10/10/2012, ayant pour objet la restructuration du réseau suite au prolongement du tramway T2 ;
- avenant G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la validation assistée et le lissage des objectifs de recettes ;
- avenant G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet la valorisation des contribution C16 et C17 et la répartition des recettes forfaits entre les transporteurs privés;

Le présent avenant a pour objet de définir les conditions de réalisation d'une opération d'investissement qui vise à déployer un système d'information voyageurs afin de délivrer dynamiquement l'information voyageurs sur 134 points d'arrêt du réseau et 91 véhicules du réseau R'Bus.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles ajoutées

Une annexe D6 décrivant les dispositions contractuelles communes pour toute opération d'investissement relative à la qualité de service est ajoutée au contrat.

Elle est complétée d'une annexe D6-1 décrivant les dispositions particulières liée à l'opération d'investissement visée à l'article 1. Elle décrit notamment le périmètre fonctionnel, technique et financier de l'opération.

Article 2. Pièces contractuelles modifiées

L'annexe circonstanciée ayant fait l'objet de modifications est annexée au présent avenant. Elle annule et remplace les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe F4-bis subventions.

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

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

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Sophie MOUGARD

Directrice Générale

L'Entreprise

Délibération n° 2012/415

Séance du 13 décembre 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
VALEUR DES CONTRIBUTIONS C16 POUR LES OPERATEURS PRIVES

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** le rapport n° 2012/415;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

CONSIDERANT la délibération n° 2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les entreprises privées d'Ile-de-France ;

CONSIDERANT qu'une compensation est apportée aux opérateurs privés sous contrat de type 2 pour couvrir le supplément de charges découlant de la fin de l'abattement « Fillon » sur les bas salaires.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les modifications concernant les valeurs de la contribution C16 portées à l'annexe de la présente délibération.

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

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-415-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

Annexe à la délibération n° 2012/415

Séance du 13 décembre 2012

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

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

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

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

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage ImagineR	Clé de partage Navigo
Acheres-Conflans	42	042-212	1,10%	1,00%
AERIAL	62	062-062	0,44%	0,47%
AERIAL	62	062-214	0,00%	0,01%
Albatrans	43	043-291	1,46%	3,36%
Apolo	48	048-101	1,70%	0,89%
Arlequin et Plateau Briard	95	095-003	0,27%	0,02%
Arlequin et Plateau Briard	95	095-040	0,78%	0,57%
Arpajonnais	83	083-010	0,02%	0,01%
Arpajonnais	83	083-018	0,00%	0,02%
Arpajonnais	83	083-068	0,22%	0,07%
Aubergenville	37	037-111	0,13%	0,12%
Bassin de Gonesse	55	055-050	0,39%	0,75%
Bassin de Milly-la-Forêt	77	077-084	0,36%	0,08%
BORD DE L'EAU	56	056-002	0,62%	0,49%
Bus en Seine	45	045-019	0,99%	1,63%
Centre Essonne	104	104-400	5,04%	5,41%
Chatelet en Brie - Pays de Seine	85	085-062	0,15%	0,03%
Claye-Souilly	89	089-054	0,49%	0,35%
COMETE	57	057-062	0,21%	0,03%
COMETE	57	057-208	0,33%	0,02%

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage ImagineR	Clé de partage Navigo
Desserte longue Sud Ile-de-France	98	098-010	0,05%	0,02%
Desserte longue Sud Ile-de-France	98	098-055	0,26%	0,42%
Deux Rives de Seine	21	021-052	1,51%	1,18%
Dourdannais	61	061-013	0,37%	0,05%
Dourdannais	61	061-068	0,08%	0,01%
Dourdannais	61	061-085	0,00%	0,02%
Entre Seine et Forêts	19	019-012	0,33%	0,45%
Est Seine Marne et Montois	39	039-228	0,50%	0,16%
Etampois	80	080-010	0,13%	0,07%
Etampois	80	080-068	0,13%	0,14%
Etampois	80	080-073	0,00%	0,02%
Gagny-Le Bourget-Drancy	102	102-233	0,00%	0,05%
Goëlys	6	006-014	1,49%	0,93%
Goussainville	8	008-014	0,69%	1,27%
Grand Morin	32	032-067	0,77%	0,95%
Grand'R	9	009-014	0,94%	0,56%
Haut Val d'oise	16	016-014	0,59%	0,30%
Haut Val d'oise	16	016-030	0,02%	0,02%
Houdanais	40	040-005	1,32%	0,14%
Houdanais	40	040-057	0,27%	0,02%
Interurbain de Rambouillet	28	028-013	2,83%	0,39%
Interurbain de Rambouillet	28	028-036	0,04%	0,01%
Interurbain de Rambouillet	28	028-039	0,06%	0,00%
La Bassée	36	036-210	0,10%	0,08%
Lac de l'Essonne	100	100-055	0,75%	0,96%
Lacs de l'Essonne	100	100-070	0,32%	0,10%
LE PALADIN	90	090-020	0,31%	0,52%
Les Mureaux (Urbain)	22	022-011	0,33%	0,35%
Les Ulis - Massy - Saclay	47	047-006	0,91%	2,18%
Les Ulis - Massy - Saclay	47	047-039	0,32%	0,22%
Ligne pôle à pôle 233.233.702	101	101-233	0,00%	0,04%
Maisons-Laffitte-Mesnil Le Roi	26	026-212	0,39%	0,29%
Marne et Seine	34	034-045	1,68%	2,16%
Mitry	10	010-014	0,87%	0,48%
Mobilier CIF 014.014.093	79	079-014	0,01%	0,07%
Mobilier CIF 014.195.002	78	078-014	0,23%	0,41%
Mobilier CTCOP 244.244.001	92	092-244	0,16%	2,47%
Mobilier Devillairs 004.004.019	68	068-004	0,02%	0,11%

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage ImagineR	Clé de partage Navigo
Mobilier Hourtoule 027.328.078	105	105-027	0,36%	0,24%
Mobilier SAVAC 039.039.307	76	076-039	0,00%	0,15%
Mobilier TIMBUS 251.195.004	72	072-251	0,94%	0,33%
Mobilier Transdev 067.067.062	69	069-067	0,01%	0,08%
Mobilier Véolia 011 011 019	50	050-011	0,12%	0,15%
Mobilier Véolia 012 012 001	51	051-012	0,19%	0,19%
Mobilier Véolia 012 012 016	52	052-012	0,09%	0,40%
Mobilier Véolia 015 242 004	54	054-015	0,08%	0,18%
Mobilier Véolia 052 052 080	53	053-052	0,22%	0,62%
Mobilier Veolia Transport 065.065.050	97	097-065	0,07%	0,27%
Mobilier Veolia Transport 212.195.018	70	070-212	0,07%	0,36%
Mobilier Veolia Transport 212.212.003	71	071-212	0,03%	0,05%
Mobilier Veolia Transport restructurée 040.040.02	96	096-040	0,39%	0,25%
Nord - Hurepoix - Essonne	82	082-010	0,02%	0,02%
Nord - Hurepoix - Essonne	82	082-055	0,92%	0,85%
Orgebus - Genovebus	99	099-002	0,00%	0,00%
Orgebus - Genovebus	99	099-010	0,48%	0,84%
Orgebus - Genovebus	99	099-018	0,00%	0,11%
Orgebus - Genovebus	99	099-055	0,64%	0,46%
Orgebus - Genovebus	99	099-227	0,18%	0,37%
Paris	13	013-030	1,04%	0,76%
Pays de Limours	103	103-039	0,44%	0,19%
Pays de l'Ourcq	27	027-067	0,47%	0,29%
Pays de Meaux	31	031-014	0,04%	0,03%
Pays de Meaux	31	031-067	1,72%	1,47%
Pays Fertois	30	030-067	0,60%	0,32%
Pep's	35	035-051	2,39%	2,21%
Périurbain de Mantes	33	033-057	2,06%	0,59%
Périurbain de Mantes	33	033-092	0,00%	0,33%
Plaine de Versailles	23	023-015	1,32%	0,21%
Plaine de Versailles	23	023-027	1,87%	1,47%
Poissy Aval	20	020-015	1,41%	1,10%
Poissy Aval	20	020-057	0,00%	0,20%
Pôle à pôle 065.487.077	65	065-065	0,06%	0,06%
Pôle à pôle CTVM I 057.057.022	75	075-057	0,09%	0,16%

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage ImagineR	Clé de partage Navigo
R'Bus	4	004-016	1,94%	3,11%
Réseau du Canton de Perthes en Gatinais	63	063-063	0,30%	0,06%
Réseau du Vexin	25	025-011	0,15%	0,04%
Réseau du Vexin	25	025-025	0,88%	0,20%
Scolaire Est Yvelines	91	091-213	0,56%	0,04%
SEAPFA	11	011-014	1,50%	2,32%
Seine Essonne	66	066-024	0,39%	0,32%
Seine Sénart Bus	60	060-021	1,08%	1,06%
Seine Sénart Bus	60	060-045	0,16%	0,21%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Procars	73	073-228	0,51%	0,75%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Transdev	74	074-051	0,81%	1,81%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Transdev	93	093-097	0,75%	0,87%
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Veolia	94	094-064	0,71%	0,99%
Sénart Bus	5	005-065	2,68%	2,39%
Si t'bus/ RN4	64	064-003	1,03%	0,54%
Situs	46	046-010	1,02%	1,15%
SIYONNE	58	058-208	0,41%	0,18%
SIYONNE	58	058-228	0,02%	0,00%
Sol'R	87	087-003	0,37%	0,13%
Sqybus	49	049-039	0,01%	0,40%
Sqybus	49	049-230	4,91%	4,76%
St Germain-en-Laye	18	018-012	0,70%	0,81%
St Remy les Chevreuse	17	017-039	0,42%	0,15%
STILL	59	059-064	0,98%	0,15%
STILL	59	059-208	0,01%	0,00%
STIVO	3	003-030	0,06%	0,00%
STIVO	3	003-059	5,15%	5,92%
Tam Limay	41	041-005	0,01%	0,10%
Tam Limay	41	041-350	1,79%	1,27%
TRA	1	001-293	3,06%	6,80%
Tram (Mèlibus)	7	007-066	1,76%	1,91%
TRAMY élargi	84	084-097	0,79%	0,21%
TRAVERCIEL	67	067-213	0,31%	0,44%
Urbain de Rambouillet	29	029-013	0,32%	0,29%

Nom du reseau	Code du reseau	Code reseau & entreprise d'encaissement	Clé de partage ImagineR	Clé de partage Navigo
Val de Seine	24	024-011	1,06%	0,28%
Val d'Essonne	81	081-010	0,27%	0,08%
Val d'Essonne	81	081-018	0,00%	0,06%
Val d'Essonne	81	081-024	0,29%	0,08%
Val d'Yerres	86	086-045	0,80%	1,22%
Valbus Elargi	14	014-030	0,80%	0,67%
Valbus Elargi	14	014-038	0,20%	0,18%
Vallée de l'Oise	38	038-025	0,15%	0,14%
Vallée de l'Oise	38	038-030	0,20%	0,00%
Valmy	44	044-016	1,25%	1,21%
Valoise	15	015-030	1,19%	1,74%
Vélizy	2	002-004	0,49%	1,31%
Versailles Grand Parc	12	012-027	0,30%	0,16%
Versailles Grand Parc	12	012-039	0,51%	0,68%
Versailles Grand Parc	12	012-056	4,62%	4,35%
Yerres - Brie Centrale	88	088-097	0,54%	0,08%
		088-088	0,00%	0,14%

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

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

2) Montants des contributions C16 et C17.

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Acheres-Conflans	042	042-212	19 415 €	11 516 €	2 530 €	2 340 €
AERIAL	062	062-062	12 900 €	7 208 €	1 186 €	1 096 €
AERIAL	062	062-214	886 €	448 €	32 €	29 €
Albatrans	043	043-291	1 635 €	4 077 €	8 497 €	7 857 €
Apolo	048	048-101	16 895 €	10 968 €	2 244 €	2 075 €
Arlequin et Plateau Briard	095	095-003	2 955 €	1 827 €	58 €	54 €
Arlequin et Plateau Briard	095	095-040	14 928 €	8 698 €	1 444 €	1 335 €
Arpajonnais	083	083-010	258 €	159 €	27 €	25 €
Arpajonnais	083	083-018	361 €	189 €	57 €	53 €
Arpajonnais	083	083-068	2 401 €	1 512 €	169 €	157 €
Aubergenville	037	037-111	1 057 €	741 €	292 €	270 €
Bassin de Gonnesse	055	055-050	7 352 €	4 485 €	1 892 €	1 750 €
Bassin de Milly-la-Forêt	077	077-084	12 774 €	6 876 €	208 €	192 €
BORD DE L'EAU	056	056-002	8 598 €	5 288 €	1 240 €	1 146 €
Bus en Seine	045	045-019	21 736 €	12 807 €	4 134 €	3 823 €
Centre Essonne	104	104-400	5 646 €	11 478 €	13 698 €	12 666 €
Chatelet en Brie - Pays de Seine	085	085-062	3 616 €	2 003 €	67 €	62 €
Claye-Souilly	089	089-054	9 645 €	5 584 €	875 €	809 €
COMETE	057	057-064	231 €	388 €	70 €	65 €
COMETE	057	057-208	3 588 €	2 225 €	55 €	51 €
Desserte longue Sud Ile-de-France	098	098-010	783 €	462 €	62 €	57 €
Desserte longue Sud Ile-de-France	098	098-055	4 309 €	2 666 €	1 071 €	991 €
Deux Rives de Seine	021	021-052	1 696 €	3 260 €	2 984 €	2 759 €
Dourdannais	061	061-013	3 039 €	2 009 €	116 €	107 €
Dourdannais	061	061-068	757 €	477 €	21 €	20 €
Dourdannais	061	061-085	0 €	10 €	58 €	54 €
Entre Seine et Forêts	019	019-012	7 938 €	4 570 €	1 141 €	1 055 €
Est Seine Marne et Montois	039	039-228	15 322 €	8 361 €	406 €	375 €
Etampois	080	080-010	1 369 €	880 €	176 €	162 €
Etampois	080	080-068	5 410 €	2 934 €	354 €	327 €
Etampois	080	080-073	365 €	190 €	47 €	44 €
Gagny-Le Bourget-Drancy	102	102-233	0 €	21 €	126 €	117 €
Goëlys	006	006-014	24 132 €	14 346 €	2 360 €	2 182 €
Goussainville	008	008-014	22 062 €	12 439 €	3 203 €	2 962 €
Grand Morin	032	032-067	17 777 €	10 263 €	2 397 €	2 216 €
Grand'R	009	009-014	14 099 €	8 481 €	1 425 €	1 318 €
Haut Val d'oise	016	016-014	16 341 €	9 046 €	748 €	692 €
Haut Val d'oise	016	016-030	477 €	264 €	37 €	34 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Houdanais	040	040-005	7 879 €	5 674 €	360 €	333 €
Houdanais	040	040-057	2 485 €	1 596 €	49 €	45 €
Interurbain de Rambouillet	028	028-013	14 417 €	10 952 €	998 €	922 €
Interurbain de Rambouillet	028	028-036	1 577 €	849 €	21 €	20 €
Interurbain de Rambouillet	028	028-039	231 €	194 €	9 €	8 €
La Bassée	036	036-210	4 293 €	2 307 €	194 €	180 €
Lac de l'Essonne	100	100-055	13 661 €	8 184 €	2 422 €	2 240 €
Lacs de l'Essonne	100	100-070	3 845 €	2 374 €	257 €	238 €
LE PALADIN	090	090-020	12 466 €	6 847 €	1 305 €	1 206 €
Les Mureaux (Urbain)	022	022-011	9 975 €	5 551 €	894 €	827 €
Les Ulis - Massy - Saclay	047	047-006	25 359 €	14 747 €	5 519 €	5 103 €
Les Ulis - Massy - Saclay	047	047-039	3 067 €	2 030 €	544 €	503 €
Ligne pôle à pôle 233.233.702	101	101-233	0 €	16 €	99 €	91 €
Maisons-Laffitte-Mesnil Le Roi	026	026-212	6 167 €	3 701 €	735 €	680 €
Mitry	010	010-014	11 674 €	7 141 €	1 226 €	1 134 €
Mobilien CIF 014.014.093	079	079-014	3 083 €	1 578 €	174 €	161 €
Mobilien CIF 014.195.002	078	078-014	7 565 €	4 249 €	1 033 €	955 €
Mobilien CTCOP 244.244.001	092	092-244	181 €	1 333 €	6 248 €	5 777 €
Mobilien Devillairs 004.004.019	068	068-004	1 911 €	1 031 €	283 €	262 €
Mobilien Hourtoule 027.328.078	105	105-027	1 862 €	1 494 €	618 €	572 €
Mobilien SAVAC 039.039.307	076	076-039	1 580 €	854 €	388 €	359 €
Mobilien TIMBUS 251.195.004	072	072-251	11 088 €	6 876 €	832 €	770 €
Mobilien Transdev 067.067.062	069	069-067	2 154 €	1 117 €	203 €	188 €
Mobilien Véolia 011 011 019	050	050-011	3 687 €	2 061 €	388 €	359 €
Mobilien Véolia 012 012 001	051	051-012	4 133 €	2 385 €	479 €	443 €
Mobilien Véolia 012 012 016	052	052-012	4 909 €	2 741 €	1 019 €	943 €
Mobilien Véolia 015 242 004	054	054-015	2 064 €	1 208 €	460 €	425 €
Mobilien Véolia 052 052 080	053	053-052	15 183 €	8 127 €	1 565 €	1 447 €
Mobilien Veolia Transport 065.065.050	097	097-065	2 491 €	1 446 €	683 €	631 €
Mobilien Veolia Transport 212.195.018	070	070-212	6 246 €	3 363 €	910 €	842 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Mobilier Veolia Transport 212.212.003	071	071-212	2 556 €	1 338 €	125 €	116 €
Mobilier Veolia Transport restructurée 040.040.02	096	096-040	10 216 €	5 709 €	639 €	591 €
Nord - Hurepoix - Essonne	082	082-010	223 €	141 €	52 €	48 €
Nord - Hurepoix - Essonne	082	082-055	10 646 €	6 843 €	2 142 €	1 981 €
Orgebus - Genovebus	099	099-002	150 €	76 €	3 €	3 €
Orgebus - Genovebus	099	099-010	7 454 €	4 685 €	2 113 €	1 954 €
Orgebus - Genovebus	099	099-018	1 263 €	680 €	290 €	268 €
Orgebus - Genovebus	099	099-055	5 730 €	3 863 €	1 161 €	1 074 €
Orgebus - Genovebus	099	099-227	202 €	484 €	931 €	861 €
Parisis	013	013-030	9 980 €	6 625 €	1 930 €	1 784 €
Pays de Limours	103	103-039	4 341 €	2 804 €	490 €	453 €
Pays de l'Ourcq	027	027-067	10 362 €	5 902 €	739 €	683 €
Pays de Meaux	031	031-014	1 081 €	606 €	74 €	68 €
Pays de Meaux	031	031-067	25 505 €	15 553 €	3 723 €	3 443 €
Pays Fertois	030	030-067	10 950 €	6 365 €	813 €	752 €
Pep's	035	035-051	28 823 €	18 371 €	5 598 €	5 176 €
Périurbain de Mantes	033	033-057	16 099 €	10 899 €	1 487 €	1 375 €
Périurbain de Mantes	033	033-092	1 €	140 €	831 €	768 €
Plaine de Versailles	023	023-015	11 802 €	7 657 €	531 €	491 €
Plaine de Versailles	023	023-027	21 090 €	13 536 €	3 724 €	3 443 €
Poissy Aval	020	020-015	25 176 €	14 832 €	2 773 €	2 564 €
Poissy Aval	020	020-057	313 €	243 €	514 €	475 €
Pôle à pôle 065.487.077	065	065-065	1 597 €	901 €	153 €	141 €
Pôle à pôle CTVM I 057.057.022	075	075-057	1 716 €	1 033 €	394 €	365 €
R'Bus	004	004-016	47 195 €	27 364 €	7 865 €	7 273 €
Réseau du Canton de Perthes en Gatinais	063	063-063	9 002 €	4 906 €	153 €	141 €
Réseau du Vexin	025	025-011	2 473 €	1 443 €	90 €	83 €
Réseau du Vexin	025	025-025	10 393 €	6 398 €	515 €	476 €
Scolaire Est Yvelines	091	091-213	2 686 €	2 073 €	110 €	101 €
SEAPFA	011	011-014	39 363 €	22 553 €	5 881 €	5 437 €
Seine Essonne	066	066-024	10 635 €	5 946 €	818 €	756 €
Seine Sénart Bus	060	060-021	14 512 €	9 074 €	2 685 €	2 483 €
Seine Sénart Bus	060	060-045	1 701 €	1 143 €	539 €	499 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Procars	073	073-228	17 968 €	9 950 €	1 908 €	1 764 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Transdev	074	074-051	9 896 €	6 739 €	4 575 €	4 230 €
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Transdev	093	093-097	14 879 €	8 753 €	2 192 €	2 027 €

Nom du réseau	Code du réseau	Code réseau & entreprise d'encaissement	C16 en € HT 2008		C17 en € HT 2008	
			En 2012	De 2013 à 2016	En 2012	De 2013 à 2016
Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Veolia	094	094-064	12 680 €	7 660 €	2 507 €	2 318 €
Sénart Bus	005	005-065	35 860 €	22 328 €	6 060 €	5 604 €
Si t'bus / RN4	064	064-003	10 613 €	6 841 €	1 376 €	1 273 €
Situs	046	046-010	15 520 €	9 528 €	2 905 €	2 686 €
SIYONNE	058	058-208	7 272 €	4 235 €	452 €	417 €
SIYONNE	058	058-228	351 €	199 €	3 €	3 €
sol'R	087	087-003	4 482 €	2 765 €	338 €	312 €
Sqybus	049	049-039	2 265 €	1 306 €	1 008 €	932 €
Sqybus	049	049-230	14 648 €	15 545 €	12 058 €	11 150 €
St Germain-en-Laye	018	018-012	14 376 €	8 420 €	2 058 €	1 903 €
St Remy les Chevreuse	017	017-039	2 724 €	1 952 €	372 €	344 €
STILL	059	059-064	12 068 €	7 337 €	382 €	353 €
STILL	059	059-208	419 €	225 €	10 €	9 €
STIVO	003	003-030	510 €	329 €	10 €	9 €
STIVO	003	003-059	71 865 €	44 947 €	14 977 €	13 848 €
Tam Limay	041	041-005	609 €	364 €	253 €	234 €
Tam Limay	041	041-350	22 047 €	13 823 €	3 225 €	2 982 €
TRA	001	001-293	98 942 €	56 209 €	17 205 €	15 909 €
Tram (Mèlibus)	007	007-066	41 604 €	23 834 €	4 837 €	4 473 €
TRAMY élargi	084	084-097	13 886 €	8 031 €	541 €	500 €
TRAVERCIEL	067	067-213	7 503 €	4 333 €	1 109 €	1 025 €
Urbain de Rambouillet	029	029-013	9 470 €	5 254 €	723 €	669 €
Val de Marne	034	034-045	28 386 €	17 227 €	5 464 €	5 052 €
Val de Seine	024	024-011	14 525 €	8 728 €	718 €	664 €
Val d'Essonne	081	081-010	2 066 €	1 401 €	191 €	177 €
Val d'Essonne	081	081-018	1 184 €	617 €	152 €	140 €
Val d'Essonne	081	081-024	4 130 €	2 461 €	202 €	187 €
Val d'Yerres	086	086-045	20 374 €	11 715 €	3 095 €	2 862 €
Valbus Elargi	014	014-030	7 034 €	4 812 €	1 704 €	1 576 €
Valbus Elargi	014	014-038	3 691 €	2 171 €	442 €	409 €
Vallée de l'Oise	038	038-025	2 614 €	1 557 €	362 €	335 €
Vallée de l'Oise	038	038-030	796 €	650 €	9 €	8 €
Valmy	044	044-016	21 862 €	13 025 €	3 061 €	2 830 €
Valoise	015	015-030	13 355 €	8 919 €	4 399 €	4 068 €
Vélizy	002	002-004	19 154 €	10 743 €	3 321 €	3 071 €
Versailles Grand Parc	012	012-027	3 946 €	2 422 €	414 €	383 €
Versailles Grand Parc	012	012-039	5 594 €	3 722 €	1 721 €	1 591 €
Versailles Grand Parc	012	012-056	71 378 €	43 364 €	11 008 €	10 178 €
Yerres - Brie Centrale	088	088-097	7 144 €	4 288 €	190 €	176 €
		088-088	0 €	60 €	360 €	332 €

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

Délibération n° 2012/360

Séance du 13 décembre 2012

MARCHE 2012-65

CONTROLE QUALITE ET ASSISTANCE EXPLOITATION DES SYSTEMES D'INFORMATION VOYAGEURS, REFERENTIEL

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 33, 57 à 59 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 attribuant le marché n°2012-65 à la société Logica ;
- VU** le rapport n° 2012/360 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-65 « Contrôle qualité et assistance exploitation des systèmes d'information voyageurs, référentiel » avec la société Logica.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est attribué pour un montant annuel de 77 916 € HT.

ARTICLE 3 : Précise que la partie à bons de commande est passée sans montant minimum et avec un montant maximum de 60 000 € HT pour 12 mois.

ARTICLE 4 : Précise que ce marché est conclu pour une durée de deux ans à compter de la notification au titulaire avec deux périodes de reconduction d'un an chacune.

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.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-360-2-DE
Date de télétransmission : 18/12/2012
Date de réception préfecture : 18/12/2012

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


Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/361
Séance du 13 décembre 2012
MARCHE 2012-70

**AMO EXPLOITABILITE ET MAINTENABILITE DANS LE CADRE
DES ETUDES PRELIMINAIRES POUR LA LIGNE ORANGE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 33, 57 à 59 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 attribuant le marché n°2012-70 à la société KEOLIS Conseil et Projet ;
- VU** le rapport n° 2012/361 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-70 « AMO exploitabilité et maintenabilité dans le cadre des études préliminaires pour la ligne orange » avec la société Kéolis Conseil et Projet.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est attribué pour un forfait de rémunération de 341 550 € HT, soit 408 493,80 € TTC.

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est conclu pour une durée de 30 mois à compter de la notification au titulaire.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-361-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012


Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/362

Séance du 13 décembre 2012

MARCHE 2012-73

**ENQUETE SUR LA MOBILITE DES PERSONNES A MOBILITE
REDUITE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 33, 57 à 59 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 attribuant le marché n°2012-73 à la société TNS Sofres ;
- VU** le rapport n° 2012/362 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-73 « Enquête sur la mobilité des personnes à mobilité réduite» avec la société TNS Sofres.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est passé pour un montant forfaitaire de 275 000 € HT pour la phase 1, de 86 000 € HT pour la phase 2 et de 130 000 € HT pour la phase 3, soit un montant de 491 000 € HT.

ARTICLE 3 : Précise que la partie à bons de commande est passée pour un montant estimé à 128 000 € HT.

ARTICLE 4 : Précise que ce marché est conclu pour une durée de 24 mois à compter de sa notification.

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.

Accusé de réception en préfecture
075-207500078-20121213-2012-362-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

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


Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/363
Séance du 13 décembre 2012
MARCHE 2012-75

**RECONNAISSANCE DES SOLS POUR LE TRONCON CHAMPIGNY
CENTRE/NOISY-CHAMPS/SAINT DENIS DE LA LIGNE ORANGE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 33, 57 à 59 et 72;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 attribuant le marché n°2012-75 à la société ANTEA ;
- VU** le rapport n° 2012/363 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-75 « Reconnaissance des sols pour le tronçon CHAMPIGNY CENTRE/NOISY-CHAMPS/SAINT DENIS de la ligne orange » avec la société ANTEA.

ARTICLE 2 : Précise que le montant de la tranche ferme est de 1 208 094 € HT.

ARTICLE 3 : Précise que le montant de la tranche conditionnelle est de 743 439 € HT.

ARTICLE 4 : Précise que ce marché est conclu pour une durée de 30 mois à compter de la notification au titulaire.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-363-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012


Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/364
Séance du 13 décembre 2012
MARCHE 2012-76

MISE EN ŒUVRE D'UNE ARCHITECTURE MUTUALISEE SIG

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 33, 57 à 59 et 77;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 attribuant le marché n°2012-76 à la société MAGELLIUM ;
- VU** le rapport n° 2012/364 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-76 « Mise en œuvre d'une architecture mutualisée SIG» avec la société MAGELLIUM.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est attribué pour une partie forfaitaire de 250 300 € HT, soit 299 358,80 € TTC.

ARTICLE 3 : Précise que la partie à bons de commande est passée sans montant annuel minimum et avec un montant annuel maximum de 100 000 € HT.

ARTICLE 4 : Précise que ce marché est conclu pour une durée de 12 mois à compter de la notification au titulaire, reconductible 3 fois pour 3 périodes de 12 mois. La durée maximale du marché ne pourra excéder 48 mois.

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 Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20121213-2012-364-DE Date de télétransmission : 17/12/2012 Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/365

Séance du 13 décembre 2012

MARCHE 2012-77

Etudes environnementales de conception

Etude d'impact et dossier d'enquête publique

Assistance à la concertation inter-administrative et à l'enquête publique

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 33, 57 à 59 et 72 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 attribuant le marché n°2012-77 à la société SETEC INTERNATIONAL ;
- VU** le rapport n° 2012/365 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-77 avec la société SETEC INTERNATIONAL ;

ARTICLE 2 : Précise que le montant de la tranche ferme de ce marché est de 588 640 € HT, soit 704 013,44 € TTC ;

ARTICLE 3 : Précise que le montant des tranches conditionnelles est le suivant :

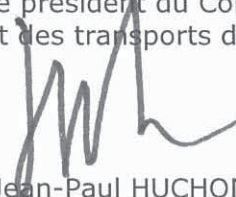
Tranche conditionnelle 1	9 920 € HT
Tranche conditionnelle 2	15 630 € HT
Tranche conditionnelle 3	30 410 € HT
Tranche conditionnelle 4	11 507 € HT
Tranche conditionnelle 5	20 720 € HT
Tranche conditionnelle 6	10 070 € HT
Tranche conditionnelle 7	28 400 € HT
Tranche conditionnelle 8	31 005 € HT

Accusé de réception en préfecture
5076-287500078-20121213-2012-365-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

ARTICLE 4 : Précise que ce marché est conclu pour une durée de 36 mois à compter de sa notification ;

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

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a final horizontal stroke, positioned over the printed name.

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/366

Séance du 13 décembre 2012

MARCHE 2012-81

**AUDIT, CONTROLE ET EXPERTISE DES CONTRATS ET
CONVENTIONS SIGNES PAR LE STIF**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 33, 57 à 59, 76 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 déclarant les sociétés SP 2000, PMP et GRANT THORNTON titulaires de l'accord cadre pour le lot 1 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 déclarant les sociétés MARYLINE BESSONE CONSEIL, SP 2000 et ALENIUM CONSULTANTS titulaires de l'accord cadre pour le lot 2 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 déclarant les sociétés ALENIUM, PMP et GRANT THORNTON titulaires de l'accord cadre pour le lot 3 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 déclarant la société MV 2 titulaire de l'accord cadre pour le lot 4 ;
- VU** le rapport n° 2012/366 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'accord cadre référencé n°2012-81 avec les sociétés suivantes :

<ul style="list-style-type: none">○ SP 2000○ PMP○ GRANT THORNTON	Lot 1
<ul style="list-style-type: none">○ MARYLINE BESSONE CONSEIL○ SP 2000○ ALENIUM CONSULTANTS	Accusé de réception en préfecture 076-287500078-20121213-2012-366-DE Date de télétransmission : 17/12/2012 Date de réception préfecture : 17/12/2012
<ul style="list-style-type: none">○ ALENIUM○ PMP○ GRANT THORNTON	Lot 3
<ul style="list-style-type: none">○ MV 2	Lot 4


ARTICLE 2 : Précise que les titulaires de l'accord cadre seront remis en concurrence à chaque survenance d'un besoin.

ARTICLE 3 : Précise que l'accord cadre est passé sans montant minimum et sans montant maximum.

ARTICLE 4 : Précise que l'accord cadre est conclu pour une durée de deux ans à compter de sa date de notification, renouvelable une fois, par reconduction tacite, pour une nouvelle période de deux ans.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping letters that appear to read 'JPH'.

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/367

Séance du 13 décembre 2012

**MARCHE 2010-60
AVENANT N°3**

**ETUDE DE SYSTEME DE TRANSPORT ET D'INSERTION URBAINE
– DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN JUSQU'AU PLATEAU DE
CLICHY-MONTFERMEIL**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 20 ;
- VU** le marché n°2010-60 notifié à la société SETEC TPI ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 émettant un avis favorable à la signature de l'avenant n°3 ;
- VU** le rapport n° 2012/367 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'avenant n°3 au marché n° 2010-60 passé avec la société SETEC TPI ;

ARTICLE 2 : Précise que le montant de cet avenant est de 40 030 € HT ;

ARTICLE 3 : Précise que le montant du marché, tout avenant confondu, est de 928 900,50 € HT ;

ARTICLE 4 : Précise que le pourcentage global d'augmentation est de 14,61 % ;

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 Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-367-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception en préfecture : 17/12/2012


Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/368

Séance du 13 décembre 2012

MARCHE 2012-109

**ETUDE DE PROGRAMMATION DES ESPACES RATP POUR
ACCOMPAGNER L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA
GARE D'AUSTERLITZ**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 attribuant le marché 2012-111 à la RATP ;
- VU** le rapport n° 2012/368 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché n°2012-109 avec la RATP ;

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est passé pour un montant global et forfaitaire de 120 000 € HT ;

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



Acquisé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-368-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/369

Séance du 13 décembre 2012

MARCHE 2012-111

**PRESTATIONS D'ETUDES EN LIEN AVEC LES ETUDES
PRELIMINAIRES LIGNE ORANGE NIVEAU SCHEMA DE
PRINCIPE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 15 novembre 2012 attribuant le marché 2012-111 à la SNCF ;
- VU** le rapport n° 2012/369 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché n°2012-111 avec la SNCF.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est passé pour :

- Un montant global et forfaitaire de 412 448 € HT
- Sans montant minimum et sans montant maximum pour la partie à bons de commande.

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-207500078-20121213-2012-369-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/370

Séance du 13 décembre 2012

MARCHE 2012-101

**PRESTATIONS D'ETUDES EN LIEN AVEC LES ETUDES
PRELIMINAIRES LIGNE ORANGE NIVEAU SCHEMA DE
PRINCIPE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 1^{er} octobre 2012 attribuant le marché 2012-101 à la RATP ;
- VU** le rapport n° 2012/370 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer le marché n°2012-101 avec la RATP.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est passé pour :

- Un montant global et forfaitaire de 384 200 € HT
- Un prix unitaire pour une étude d'un scénario complémentaire lié à une connexion différente à la ligne Orange en sous-phase 1.2 de 8 500 € HT
- Un prix unitaire pour une étude d'un scénario complémentaire lié à une connexion différente à la ligne Orange en sous-phase 1 de 24 900 € HT
- Un prix unitaire pour Complément d'étude d'impact de 9 600 € HT
- L'option n°1 est chiffrée à 49 000 € HT
- L'option n°2 est chiffrée à 53 000 € HT

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.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-370-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

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


Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2012/371

Séance du 13 décembre 2012

**SCHEMA DE PRINCIPE
PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 VERS VAL DE FONTENAY**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la Convention Spécifique Transports, signée le 19 septembre 2011 et notamment son article 4.1.3 qui prévoit de financer les études d'AVP dès la DUP prévue pour 2012 ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 du Conseil du STIF portant délégation d'attributions du conseil à la Directrice Générale ;
- VU** la délibération n°2009/0039 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 approuvant le bilan de la concertation de 2008 et la préparation du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique du tramway Noisy-le-Sec Val de Fontenay ;
- VU** le rapport n° 2012/371 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les éléments fonctionnels du schéma de principe relatif au prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ;

ARTICLE 2 : d'approuver une estimation prévisionnelle du projet à 450 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2011, en demandant aux maitres d'ouvrages d'engager des optimisations de coût du projet, en y associant également les communes ;

ARTICLE 3 : d'approuver la substitution de la solution de base de double terminus du T1 au droit de la trésorerie générale à Bobigny Pablo Picasso par la variante permettant sa réalisation au niveau de l'actuel centre commercial, sous réserve d'un accord avec les propriétaires du centre commercial et la ville de Bobigny ;

ARTICLE 4 : d'inviter les maîtres d'ouvrage à élaborer une convention de maîtrise d'ouvrage dans les meilleurs délais pour assurer une conduite efficace du projet. Cette convention visera notamment à :

- définir les devoirs, responsabilités et engagements mutuels des maîtres d'ouvrage ;
- clarifier le pilotage des différentes interfaces, avec l'objectif d'optimiser leur traitement administratif, technique et financier ;
- définir les conditions d'exécution de la mission de coordination assurée par le conseil général de Seine-Saint-Denis ;

ARTICLE 5 : de demander aux maîtres d'ouvrage de conduire les études d'avant projet, en veillant en outre à :

- conforter la faisabilité d'une alimentation électrique du tramway par la ligne aérienne de contact dans le cadre du dossier de définition de sécurité ;
- ajuster la capacité des infrastructures aux besoins du projet, en particulier pour le site de maintenance et de remisage ;
- assurer la performance et la régularité du tramway, notamment par la mise en œuvre d'une priorité maximale pour son passage aux carrefours sur l'ensemble du prolongement ;
- concevoir un aménagement qui permettra de faciliter la correspondance entre la gare de Val de Fontenay et la station T1, dans les meilleures conditions de confort et de sécurité ;
- détailler les dispositions envisagées pour adapter l'offre de transport à une augmentation de la demande, si besoin dès la mise en service ;
- proposer au STIF, en associant les communes, les modalités de gestion de la future infrastructure, notamment sur les périmètres de domanialité, sur le financement de l'entretien et de la maintenance, et sur la signalisation lumineuse de trafic ;

ARTICLE 6 : d'autoriser la directrice générale du STIF à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 7 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2012/372

Séance du 13 décembre 2012



**SCHEMA DE PRINCIPE
DOSSIER D'ENQUETE ENVIRONNEMENTALE
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES AVANT-PROJET,
PROJET ET PRESTATIONS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE ET MAÎTRISE
D'OUVRAGE
DESIGNATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE**

**PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3 DE LA PORTE DE LA CHAPELLE A
LA PORTE D'ASNIERES**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code de l'environnement (articles L123-1 et suivants) et le code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants) ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France ;
- VU** le contrat particulier Région Île-de-France – Département de Paris 2009-2013, approuvé par le Conseil de Paris dans sa séance du 19 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009 ;
- VU** le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France, voté par le Conseil Régional le 18 juin 2009 et par le Conseil de Paris dans sa séance des 6 et 7 juillet 2009 ;
- VU** la Convention particulière entre l'État et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** les délibérations du Conseil de Paris des 10, 11 et 12 décembre 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/372 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 décembre 2012 et de la commission de la démocratisation du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le schéma de principe relatif au projet de prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières ;

ARTICLE 2 : d'approuver le dossier d'enquête environnementale relatif au projet de prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières ;

ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement relative aux études avant-projet, projet et aux prestations de maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage de l'opération entre l'État, la Région d'Île-de-France, la Ville de Paris, la RATP et le STIF, d'un montant de 30,15 millions d'euros hors taxes (CE 01/2012) soit 32,78 millions d'euros hors taxes courants ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention ;

ARTICLE 5 : de désigner la RATP maître d'ouvrage pour le système de transport à partir de la phase AVP, ainsi que la Ville de Paris pour l'insertion urbaine liée au système de transport. La Ville de Paris est désignée maître d'ouvrage coordonnateur de l'opération ;

ARTICLE 6 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 7 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



2012

Prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières

Convention de financement
relative aux études avant-projet, projet,
aux missions de maîtrise d'œuvre
et la maîtrise d'ouvrage de l'opération



Article 1. objet de la convention	7
Article 2. contenu de l'operation.....	7
2.1. Description du projet	7
2.2. Description des travaux.....	8
2.3. Description des périmètres de maîtrise d'ouvrage.....	9
Description du périmètre Ville de Paris	9
Description du périmètre RATP.....	9
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	9
3.1. L'autorité organisatrice des transports	9
3.2. Les Maîtres d'Ouvrage	9
3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage Coordinateur	9
3.2.2. Engagements des Maîtres d'Ouvrage	10
3.2.3. Périmètres des maîtres d'ouvrage	10
3.2.4. Respect des coûts de réalisation.....	10
3.2.5. Respect des délais de réalisation	10
3.3. Coût de réalisation	10
3.4. Les financeurs	11
3.4.1. Identification	11
3.4.2. Engagements	11
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	11
4.1. Estimation des coûts de réalisation.....	11
4.2. Coûts de réalisation (études et missions de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage) par maître d'ouvrage.....	11
4.2.1. Coût de réalisation de la Ville de Paris	11
4.2.2. Coût de réalisation de la RATP.....	12
4.2.3. Tableau de synthèse de répartition des coûts de réalisation par maître d'ouvrage	12
4.2.4. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage	12
4.2.5. Modalités d'actualisation	12
4.3. Plan de financement.....	13
4.3.1. En euros constants (conditions économiques janvier 2012)	13
4.3.2. En euros courants	13
4.4. Modalités de versement des crédits de paiements	14
4.4.1. Versement d'acomptes	14
4.4.2. Versement du solde	14
4.4.3. Paiement.....	15
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation	15
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	16
4.6. Comptabilité de l'opération.....	16
Article 5. MODALITES DE contrôle PAR LES FINANCEURS.....	16
Article 6. PILOTAGE ET SUIVI de L'OPERATION.....	17
Suivi de la maîtrise d'ouvrage	17
6.1. Comité technique	17
6.2. Commission de suivi	17
6.3. Comité de suivi de la convention de financement.....	18
6.4. Comité de pilotage (appelé aussi Comité des financeurs).....	19
6.5. Information hors comité de suivi	19
6.6. Communication	20
6.7. Intervention d'experts	20
6.8. Achèvement des prestations	20
Article 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	20
Article 8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	21
8.1. Dispositions en cas de dépassement du coût de réalisation en euros constants.....	21
8.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	21
8.3. Dispositions communes	22
Article 9. BILAN final de l'operation.....	22
9.1. Bilan physique et financier	22

9.2. <i>Évaluation économique, sociale et environnementale</i>	22
Article 10. DISPOSITIONS GENERALES	23
10.1. <i>Modification de la convention</i>	23
10.2. <i>Résiliation de la convention</i>	23
10.3. <i>Litiges</i>	23
10.4. <i>Propriété intellectuelle et diffusion des études</i>	23
10.5. <i>Date d'effet de la convention</i>	24
10.6. <i>Mesures d'ordre</i>	24

Entre,

L'Etat, représenté par le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris
Ci après désigné par « l'Etat »

La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté
par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du

Ci après désigné par « la Région »

La Ville de Paris, représentée par le Président du Conseil de Paris, dûment mandaté par la délibération
n° _____ du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Municipal, en date du

Ci-après désigné la « Ville de Paris »

La RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère Industriel et
Commercial (EPIC) inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le
siège est situé 54 quai de la Râpée à Paris (12^e), représentée par son Président Directeur Général Monsieur
Pierre MONGIN,
Ci après désigné par « la RATP »

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public administratif, n° SIRET _____,
dont le siège social est 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (IX^eme), représenté par sa Directrice
Générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° _____ du Conseil
du _____
Ci après désigné par « le STIF »

Visas

Vu le code des transports,

Vu la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP,

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

Vu le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil régional le 18 juin 2009 et par le Conseil de Paris dans sa séance des 6 et 7 juillet 2009,

Vu la Convention Particulière Transports 2011 – 2013 entre l'Etat et la Région Ile de France, signée le 26 septembre 2011

Vu le Contrat Particulier Département – Région Ile de France approuvé par le Conseil de Paris dans sa séance du 19 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009,

Vu le dossier d'approbation du DOCP et des modalités de la concertation de l'extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières préparatoire à la délibération n°2010/0561 du conseil du STIF du 4 octobre 2010,

Vu les dossiers précédents d'études validés par le conseil du STIF et la convention de financement en cours pour la réalisation du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et pour l'enquête publique pour le projet d'extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières,

Vu le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France , adopté par la délibération n°CR 33-10 du 17 juin 2010

Vu la délibération CP 10-395 de la commission permanente du 27 mai 2010 du Conseil régional,

Vu la délibération CP 11-634 de la commission permanente du 7 juillet 2011 du Conseil régional,

Vu la délibération n° CP _____ de la commission permanente du _____ du Conseil régional ;

Vu la délibération n° 2010 DVD 64G du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général du 29 mars 2010 ;

Vu la délibération n° 2011 DVD-107-G du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil municipal du 20 juin 2011;

Vu la délibération n° _____ du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil municipal du _____;

Vu le bilan de la concertation,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le tramway T3 a été mis en service en décembre 2006 entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry. Dès le premier semestre 2006 se tenait le débat public portant sur l'extension du T3 Sud vers l'Est, jusqu'à la porte de la Chapelle. L'avant-projet de l'extension du tramway T3 entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle a été ainsi approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009. La mise en service est prévue pour la fin 2012.

Le prolongement du T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières est inscrit au projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), adopté en Conseil régional du 25 septembre 2008. Les études pour « le prolongement du T3 à la porte d'Asnières » sont inscrites au Contrat particulier entre la Région Ile-de-France et le Département de Paris 2009-2013.

Lors du débat public de 2006 sur le prolongement à la porte de la Chapelle, les demandes de riverains et d'élus pour prolonger le tramway au-delà de la porte de la Chapelle ont été nombreuses. Sous l'impulsion conjointe de la ville de Paris et de la Région Ile-de-France, et dans le cadre de la mission générale qui lui est confiée à l'article 15.I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, concernant le pilotage des opérations de transport en commun, le STIF a ainsi réalisé les études permettant l'élaboration du DOCP qui a été approuvé par le Conseil du STIF du 4 octobre 2010. Ce document a servi de base à la concertation préalable qui a été menée du 17 janvier au 18 février 2011. Le Conseil du STIF du 6 juillet 2011 a approuvé le bilan de la concertation et confirmé la poursuite du projet pour établir le schéma de principe Soumis au Conseil du STIF du 13 décembre 2013.

La présente convention porte sur la réalisation des études de niveau Avant-projet et Projet ainsi que les missions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre en phase travaux.

Lors de la renégociation du Contrat Particulier Région Ile-de-France – Ville de Paris, il a été convenu que la Région prendrait à sa charge la part de la Ville de Paris à hauteur de 19,8 M€ courants, au regard de la participation de cette dernière au financement du pôle de Châtelet les Halles (annexe 5). Dans ce cadre, la Région Ile-de-France prendra à sa charge l'intégralité des dépenses de la Ville de Paris identifiées au titre du système de transport et une partie des dépenses de la Ville de Paris identifiées au titre des aménagements qualitatifs dans le cadre de la présente convention (détail des calculs en annexe 6).

La présente convention présentera donc les dépenses résultantes du financement des signataires sur le périmètre système de transport et insertion urbaine et sur le périmètre aménagements qualitatifs avec la prise en compte du rattrapage financier de la Région à l'égard de la Ville de Paris. Ces dépenses constituent le cadre contractuel de la présente convention.

Les coûts de la présente convention sont ceux du schéma de principe.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour premier objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation et le financement des études et des prestations de maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage de l'opération de prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières, y compris les aménagements qualitatifs.

Les parties utilisent pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

« Prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières »

ARTICLE 2. CONTENU DE L'OPERATION

2.1. Description du projet

Ce projet constitue le prolongement des deux premiers tronçons du tramway T3, sur les boulevards des Maréchaux entre le pont du Garigliano (15^e arrondissement) et la porte de la Chapelle (18^e arrondissement). Le premier tronçon, du pont du Garigliano à la porte d'Ivry, a été mis en service en décembre 2006. Le second, de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle, sera mis en service en décembre 2012. Ces deux tronçons d'une longueur cumulée 22,4 km traversent 7 arrondissements (15^e, 14^e, 13^e, 12^e, 20^e, 19^e, 18^e). Ils devraient accueillir 265 000 voyageurs chaque jour.

Le prolongement jusqu'à la porte de la Chapelle va modifier l'exploitation en deux arcs distincts :

- un arc sud : pont de Garigliano à porte de Vincennes (T3a, 12,8 km)
- un arc nord : porte de Vincennes à porte de la Chapelle (T3b, 9.6 km)

Le prolongement du T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières allonge l'arc nord de T3 de 4,3 km. Ce projet s'inscrit dans la continuité des premiers tronçons : choix du matériel, exploitation, vitesse, sécurité. Ce projet doit permettre de rendre plus efficace le réseau de transports publics francilien. Il s'inscrit dans une démarche globale en matière de transport et de requalification urbaine.

Le choix d'un tramway apporte une réponse au Plan de déplacement de Paris, au Plan de déplacements urbains d'Ile de France ainsi qu'à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie puisqu'il permet une redistribution de l'espace public au profit des modes de circulation douce (piétons, vélos) et réduit par conséquent la part modale de l'automobile.

De plus, ce projet s'inscrit dans une véritable requalification des boulevards traversés puisque, outre une répartition de l'espace public visant à diminuer les nuisances occasionnées par une circulation automobile importante (bruit, pollution...), l'arrivée du tramway sera accompagnée d'un véritable projet paysager qui permettra une mise en valeur du patrimoine et des espaces verts et intégrera les grands projets de renouvellement urbain en cours.

Enfin, ce projet a pour but d'atténuer la frontière entre Paris et les communes limitrophes induite par le boulevard périphérique et de faciliter les trajets en rocade, notamment de banlieue à banlieue. Dans ce cadre, son tracé a été étudié de façon à permettre la correspondance avec les lignes de métro, les lignes Mobiliens, les lignes de bus parisiennes et de banlieue. Il vient également en correspondance avec d'autres projets visant à faciliter les déplacements des habitants des communes limitrophes de Paris, pour des trajets vers la capitale ou de banlieue à banlieue.

2.2. Description des travaux

Le projet prévoit la construction d'un tramway dans la partie axiale des boulevards Ney, Beissières et Berthier, de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières. Ces travaux comportent la réalisation des équipements suivants :

- la plateforme d'une largeur moyenne de 8 mètres, avec l'installation de tous ses équipements (LAC, assainissement, signalisation spécifique, multitubulaire...),
- 8 stations avec des quais de 4 à 6 mètres de large ;
- 3 postes de redressement enterrés pour l'alimentation électrique du tramway ;
- l'équipement de différents systèmes pour l'exploitation du tramway (priorité, aide à l'exploitation, incendie, signalisation spécifique, aiguillage...) ;
- l'aménagement complémentaire du Site de Maintenance et Remisage de Ladoumègue afin de le mettre en capacité d'accueillir les nouvelles rames.

Cet ensemble est défini comme étant le système de transport.

Ce système est intégré dans un aménagement urbain. Les boulevards seront réaménagés sur la totalité de la longueur du tramway afin d'assurer son insertion dans la ville. Le projet inclut également un périmètre complémentaire qui prévoit l'aménagement des rues Varenne, Brisson, Garnier, Kellner ainsi que les avenues Pont à Mousson, porte Pouchet (partie au nord du boulevard) et porte d'Asnières. Ces voies seront réaménagées afin d'assurer une cohérence urbaine entre le projet et son environnement immédiat.

Ces travaux comportent :

- la démolition et le comblement de 5 trémies routières ;
- la réalisation d'une piste cyclable, principalement de part et d'autre de la chaussée sur tout le linéaire du tramway ;
- la réalisation de l'ensemble de la signalisation lumineuse tricolore ;
- la réalisation de l'ensemble de l'éclairage public ;
- la réalisation de toutes les chaussées et trottoirs ;
- l'implantation des différents mobiliers urbains.

Cet ensemble est défini comme étant l'insertion urbaine.

La réalisation de ces travaux implique de nombreuses phases provisoires, avec délimitations d'emprises, gestion de carrefours, réalisation de voiries et installation de bases-vie. L'ensemble de ces actions relève de la gestion de voirie.

La présente convention prend en charge l'ensemble des frais relatifs à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre pour la réalisation du système de transport, de l'insertion urbaine et de la gestion de voirie, depuis la conception jusqu'à la réception des travaux.

2.3. Description des périmètres de maîtrise d'ouvrage

Description du périmètre Ville de Paris

La ville de Paris réalise les études et les travaux pour l'insertion urbaine et la gestion de voirie. Elle gère les marchés de communication et de coordination générale passés en groupement de commande avec la RATP.

Description du périmètre RATP

La RATP a en charge les études et la réalisation du système de transport. Elle participe à la coordination générale ainsi qu'à la définition et la réalisation du plan de communication de l'opération.

2.4 Durée de réalisation des études d'avant-projet, de projet et des missions de maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage

La durée de réalisation des études d'avant-projet et de projet est de 16 mois selon le calendrier prévisionnel de l'opération figurant en annexe 1 (6 mois AVP puis 8 mois de PRO). La mise en service est prévue pour la fin de l'année 2017.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

Chacune des parties s'engage sur la poursuite des études et des prestations de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage tels que définis à l'article 3.2, chacune selon son périmètre.

Cet engagement est conditionné à la validation de l'avant-projet par le Conseil du STIF, le Conseil de Paris et la Conseil d'Administration de la RATP.

3.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du Code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. Conformément à ses statuts, le STIF désigne les maîtres d'ouvrage de l'opération.

Pour la mise en œuvre de la présente convention, le STIF est uniquement Autorité Organisatrice. Il n'exerce donc aucune responsabilité en terme de maîtrise d'ouvrage.

3.2. Les Maîtres d'Ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont la Ville de Paris et la RATP.

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

La codification et la définition des périmètres respectifs d'intervention de maîtrise d'ouvrage avant application éventuelle des conventions de MOA unique sont détaillés à l'article 2.3.

3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage Coordinateur

La Ville de Paris a été nommée Maître d'Ouvrage Coordinateur par délibération du conseil du STIF n°

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agrèger et de synthétiser les informations relatives à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers;

- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.
- De conduire plusieurs missions communes aux différents maîtres d'ouvrage :
 - Mission de coordination architecturale et paysagère pour la phase PROJET et la Réalisation,
 - Mission de communication,
 - Mission de coordination des MOAs (planning directeur),
 - Mission de coordination de Sécurité, Protection et Santé (CSPS).

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 6 de la présente convention).

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'annexe 1 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

3.2.2. Engagements des Maîtres d'Ouvrage

Les engagements des maîtres d'ouvrage sont définis conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet pour leurs périmètres respectifs.

3.2.3. Périmètres financiers des maîtres d'ouvrage

Les dépenses engagées par les maîtres d'ouvrage sur les études et les missions de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage décrits à l'article 2 sont financées au travers de la présente convention, sur la base des périmètres décrits à l'article 2.3

3.2.4. Respect des coûts de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect du coût de réalisation, tel qu'il est défini à l'article 4.2. Pour permettre la comparaison entre leur coût final de réalisation et leur coût final prévisionnel de réalisation, il est précisé que le coût final prévisionnel de réalisation estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de l'avant-projet et aux conditions économiques de référence de la convention, selon les modalités de l'article 4.2.

3.2.5. Respect des délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation de l'opération objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 2.4.

Cet engagement est conditionné à la validation de l'avant-projet par le Conseil du STIF, le Conseil de Paris et le Conseil d'Administration de la RATP.

Le délai de réalisation court à compter de la date de notification par le Conseil du STIF de la présente convention.

3.3. Coût de réalisation

La présente convention porte sur le financement des études d'avant-projet et de projet, des missions de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage en phase travaux pour un montant de 30 150 000 € hors taxes CE 01/2012 soit 32 780 000 € hors taxes courants.

Le coût de réalisation est défini au stade du schéma de principe. En cas de modification lors de l'adoption de l'AVP, il sera procédé à l'ajustement du coût de réalisation par avenant.

3.4. Les financeurs

3.4.1. Identification

Le financement de l'opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Ile de France,
- L'Etat,
- La Ville de Paris.

3.4.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des prestations définies aux articles 2.3 et 3.2, selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3. Cet engagement est conditionné à la validation de l'avant-projet par le Conseil du STIF, le Conseil de Paris et le Conseil d'Administration de la RATP.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation des coûts de réalisation

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux études avant-projet, projet et aux missions de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage visés à l'article 2.2 est évalué à 30 150 000 € hors taxes et hors PAI, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2012), soit 32 780 000 € HT en euros courants décomposés ainsi :

- 26 780 000 € HT constant, soit 29 110 000 € courant pour les dépenses relatives au système de transport et à l'insertion urbaine ;
- 3 370 000 € HT constant soit 3 670 000 € courant pour les dépenses relatives aux aménagements qualitatifs. Celui-ci représente 19,4% des travaux d'insertion urbaine et gestion de voirie, et 16,5% des travaux du système de transport. Le montant est uniquement appliqué aux missions de maîtrise d'œuvre .

Le coût de réalisation est défini au stade du schéma de principe. En cas de modification lors de l'adoption de l'AVP, il sera procédé à l'ajustement du coût de réalisation par avenant.

4.2. Coûts de réalisation (études et missions de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage) par maître d'ouvrage

4.2.1. Coût de réalisation de la Ville de Paris

Le coût prévisionnel de réalisation sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris, rattaché aux périmètres définis aux articles 2.3 et 3.2 est de 19 630 000 € HT (CE 01/2012). Le coût prévisionnel de réalisation en euros courants s'élève à 21 460 000 € HT . Celui-ci se décompose ainsi :

Coût de réalisation Prolongement du tramway T3 à la porte d'Asnières Coût de réalisation en € HT			
MOA Ville de Paris	Insertion urbaine	Aménagements qualitatifs	Total
€ constants (ce 01/2012)	17 120 000	2 510 000	19 630 000
€ courants	18 730 000	2 731 000	21 461 000

4.2.2. Coût de réalisation de la RATP

Le coût prévisionnel de réalisation sous maîtrise d'ouvrage RATP, rattaché aux périmètres définis aux articles 2.3 et 3.2 est de 10 520 000 € HT (CE 01/2012). Le coût prévisionnel de réalisation en euros courants s'élève à 11 320 000 € HT .

Prolongement du tramway T3 à la porte d'Asnières Coût de réalisation en € HT			
MOA RATP	Système de transport	Aménagements qualitatifs	Total
€ constants (ce 01/2012)	9 660 000	860 000	10 520 000
€ courants	10 378 000	940 000	11 318 000

4.2.3. Tableau de synthèse de répartition des coûts de réalisation par maître d'ouvrage

Les coûts des études avant-projet, projet, et des missions de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, objets de la présente convention, rattachés aux périmètres de maîtrise d'ouvrage défini à l'article 3.2, s'établissent comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts en €HT constants (CE 01/2012)	Coûts en €HT courants
Ville de Paris	19 630 000	21 461 000
RATP	10 520 000	11 318 000
TOTAL	30 150 000	32 779 000

4.2.4. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrage fournit une estimation en € constants et courants des postes nécessaires pour mener à bien les études avant-projet, projet, et les missions de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage en phase travaux :

Postes de missions en €HT constants	Ville de Paris	RATP	Total
Etudes AVP	1 600 000	1 210 000	2 810 000
Etudes PRO	2 000 000	1 490 000	3 490 000
Coordination	1 280 000	1 280 000	2 560 000
Frais de MOA	5 430 000	4 010 000	9 440 000
Frais de MOE	9 320 000	2 530 000	11 850 000
Sous total constant	19 630 000	10 520 000	30 150 000
<i>Sous total courant</i>	<i>21 460 000</i>	<i>11 320 000</i>	<i>32 780 000</i>

NB : les provisions pour aléas et imprévus ne sont pas inscrites au titre de la présente convention.

4.2.5. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2012.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au delà jusqu'à la date de fin de chantier.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.3. Plan de financement

Le plan de financement du reste à financer des études et des missions de maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage est établi en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2012 et en euros courants valeur fin de chantier.

Le financement présenté ci-dessous est le financement résultant des périmètres système de transport / insertion urbaine et des aménagements qualitatifs. Le détail des calculs est explicité dans l'annexe 6. Il est à noter que ce plan de financement est établi dans le respect de la Convention Particulière Transport tout en tenant compte des obligations financières mutuelles entre la Région Ile-de-France et la Ville de Paris (cf Annexe 5).

4.3.1. En euros constants (conditions économiques janvier 2012)

Prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières en € HT constants (ce 01/2012)				
Maîtres d'ouvrages	Financeurs			Total
	Etat	Région Ile-de-France	Ville de Paris	
Ville de Paris	3 426 000 17,46 %	15 295 000 77,91%	909 000 4,63 %	19 630 000 100 %
RATP	1 929 000 18,34 %	8 273 000 78,64 %	318 000 3,02 %	10 520 000 100 %
Total	5 355 000 17,76 %	23 568 000 78,16 %	1 227 000 4,08 %	30 150 000 100 %

4.3.2. En euros courants

Prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières en € HT courants				
Maîtres d'ouvrages	Financeurs			Total
	Etat	Région Ile-de-France	Ville de Paris	
Ville de Paris	3 746 000 17,46 %	16 721 000 77,91%	994 000 4,63 %	21 461 000 100 %
RATP	2 076 000 18,34 %	8 901 000 78,64 %	342 000 3,02 %	11 318 000 100 %
Total	5 822 000 17,76 %	25 622 000 78,16 %	1 336 000 4,08 %	32 779 000 100 %

4.4. Modalités de versement des crédits de paiements

4.4.1. Versement d'acomptes

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

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

A-Versement des acomptes :

Pour l'Etat, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- L'état d'avancement de chacun des postes de dépenses exprimé en pourcentage tel que définis à l'article 4.2.7., signé par le Directeur d'opérations,
- L'état récapitulatif détaillé des montants déjà demandés au titre de la présente convention,
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.1,
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

La RATP et la Ville de Paris s'engagent à fournir à l'Etat un état récapitulatif annuel signé des factures comptabilisées.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat, avant le versement du solde, est plafonné conformément au Décret de 1999 relatif aux subventions de l'Etat.

Pour la Région et la ville de Paris, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- L'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.4 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.1.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

La clôture interviendra au plus tard dans les deux ans suivant la mise en service de l'opération. A compter de cette date donc, les maîtres d'ouvrage ne pourront plus présenter de factures aux financeurs.

B-Plafonnement des acomptes :

Conformément au Règlement Budgétaire et Financier de la Région, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat est plafonné à 95 % avant le versement du solde.

Les annexes 2 et 3 indiquent l'échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds du maître d'ouvrage.

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des études et des prestations couvertes par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent un relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde à un maître d'ouvrage est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le directeur financier de ces maîtres d'ouvrage indiqués à l'article 4.1.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

4.4.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires de chacun des financeurs, à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention.

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

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

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les participations et subventions sont versées à :

- RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 31489
Code guichet : 00010
N° compte : 00 198 757 753
Clé : 47

Le paiement est effectué à RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

- Ville de Paris sur le compte ouvert au nom de DIRECTION REGIONALE DES FINANCES PUBLIQUES VILLE-DEPT de BDF PARIS, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30001
Code guichet : 00064
N° compte : U7530000000
Clé : 40

Le paiement est effectué à la Ville de Paris par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
Etat	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS
Région Ile-de-France	Unité Aménagement Durable Transports en Commun A l'attention M. Hastings Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS
Ville de Paris	Mission Tramway 15, place de la Nation 75012 PARIS
RATP	Contrôle de Gestion et Finances Contrôle de Gestion Investissements Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12

4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

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

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

4.6. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

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

Les bénéficiaires de la subvention conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

ARTICLE 6. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

Suivi de la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports, d'assurer pour leur compte le suivi des maîtrises d'ouvrage. Le STIF veille notamment au respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 4.2 et du délai indiqué à l'article 2.4 pour la mise en service de l'opération.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études de projet et réalisation et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs. Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission.

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

6.1. Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage coordinateur, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrage.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

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

6.2. Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives à l'Avant-projet.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Après l'examen de l'Avant-projet par le Conseil du STIF, la Commission de Suivi ne se réunit qu'à titre exceptionnel, au cas par cas.

6.3. Comité de suivi de la convention de financement

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de l'opération, ci-après désigné « le Comité de Suivi de la Convention de Financement » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant de la présente convention.

Ce Comité de Suivi se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte-rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le Comité de Suivi est chargé de suivre, de piloter et de valider l'opération principalement autour des trois thématiques suivantes :

1. Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur l'avancement des travaux au regard de la présente convention de financement,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2. Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour chaque maître d'ouvrage dans la présente convention à l'article 4.2,
- un état des lieux sur la consommation des provisions pour chacun des postes définis dans l'opération,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés de chacun des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

3. La communication autour du projet

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

6.4. Comité de pilotage (appelé aussi Comité des financeurs)

Il réunit, sous la présidence du STIF, les financeurs et les maîtres d'ouvrage, signataires de la présente convention.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Pilotage.

Ce Comité de Pilotage a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais prévus à l'article 2.4 et du plan de financement prévu à l'article 4.3 de la présente convention.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation technique, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le Comité de Suivi de la convention de financement décrit à l'article 6.2. Il se réunit également pour préparer les commissions de suivi.

Il est systématiquement convoqué en cas de modification par les maîtres d'ouvrage du programme de l'opération tel que défini à l'article 2.1, du coût de réalisation tel que défini à l'article 4.2, du délai de l'opération tel que défini à l'article 2.4 de la présente convention. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité de Pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leur impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de Pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 8 et 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

6.5. Information hors comité de suivi

Le maître d'ouvrage coordinateur s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter en séance un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du STIF à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération telle que définie à l'article 3.1, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel ou technique.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Les signataires de la présente convention se réunissent aussi souvent que nécessaire, à l'initiative de l'une des parties, pour assurer le bon déroulement et le suivi de l'opération tel que prévu dans la présente convention.

Par ailleurs, complémentairement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa

mission de coordination telle que définie à l'article 3.2.1 et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre, sous réserve de l'accord desdits maîtres d'ouvrage.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion, sous réserve que l'invitation ait été communiquée au moins un mois avant la réunion.

6.6. Communication

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

Le traitement des logos des partenaires :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, autorité organisatrice, maîtres d'ouvrage,
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire,
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

6.7. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Chaque maître d'ouvrage concerné est lui chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

6.8. Achèvement des prestations

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le STIF et les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant, selon les dispositions de l'article 8.

ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2 de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

ARTICLE 8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

8.1. Dispositions en cas de dépassement du coût de réalisation en euros constants

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût de réalisation en euros constants ne peut être respecté, les maîtres d'ouvrage fournissent au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage selon les dispositions des articles 6 et 7 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.2 portant sur le coût de réalisation initial de chaque maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

8.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, les maîtres d'ouvrage fournissent au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions des articles 6 et 7 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

8.3. Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 7 de la présente convention, le maître d'ouvrage coordinateur transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage coordinateur, approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût de réalisation en euros constants pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en termes de :

- modifications de périmètre de maîtrise d'ouvrage,
- modifications de programme,
- augmentation du coût de réalisation initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage concerné,
- augmentation du délai initial,

ARTICLE 9. BILAN FINAL DE L'OPERATION

9.1. Bilan physique et financier

Les maîtres d'ouvrage établissent sous leur responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de leur périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.4, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment, par périmètre de maîtrise d'ouvrage :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

9.2. Évaluation économique, sociale et environnementale

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans le schéma de principe validé par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et

inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Île-de-France. Les maîtres d'ouvrage transmettront ce bilan au STIF et aux financeurs.

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES

10.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2. Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

10.3. Litiges

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage. Elles seront communiquées sous format papier et CD Rom aux financeurs et au STIF qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études pourront être utilisés librement par les financeurs et le STIF après accord des maîtres d'ouvrage.

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

10.5. Date d'effet de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2, soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

10.6. Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

ANNEXES

Annexe 1 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 2 : échéancier prévisionnel des dépenses

Annexe 3: échéancier prévisionnel des appels de fonds par maître d'ouvrage

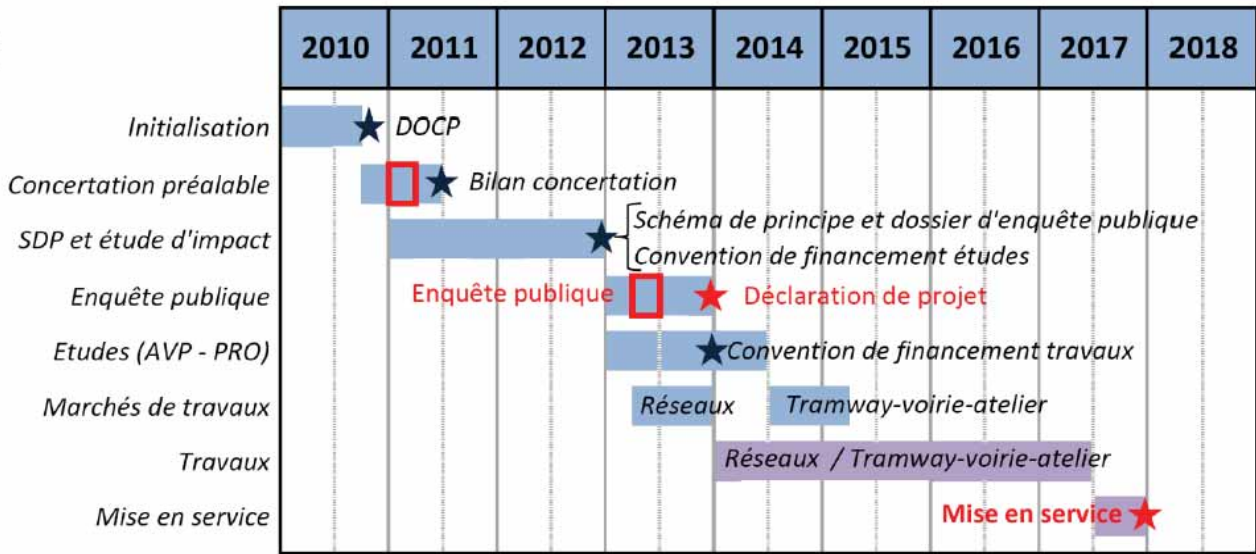
Annexe 4 : organigrammes nominatifs

Annexe 5 : courrier en date du 16 mai 2012 de la Région Ile-deFrance actant la prise en charge d'une partie du financement de la Ville de Paris

Annexe 6 : détail des calculs relatifs au plan de financement

ANNEXE 1

CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION



ANNEXE 2

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

[en M€ constants aux CE 01/2012 et en M€ courants]

Tramway T3

Montant des dépenses par maîtres d'ouvrage

T3 Asnières – Système de transport et insertion urbaine Echéancier prévisionnel des dépenses en € constants HT								
MOA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Ville de Paris	4,29	2,99	4,29	3,76	4,3	0		19,63
RATP	1,97	1,95	2,05	2,3	2,25	0		10,52
Total	6,26	4,94,	6,34	6,06	6,55	0		30,15

T3 Asnières – Système de transport et insertion urbaine Echéancier prévisionnel des dépenses en € courants HT								
MOA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Ville de Paris	4,41	3,18	4,66	4,23	4,981	0	0	21,461
RATP	2,04	2,08	2,18	2,47	2,548	0	0	11,318
Total	6,45	5,26	6,84	6,7	7,529	0	0	32,78

ANNEXE 3

ECHEANCIER PREVISIONNEL

DES APPELS DE FONDS PAR MAITRE D'OUVRAGE [en M€ constants aux CE 01/2012 et en M€ courants]

Tramway T3 : MOA Ville de Paris

T3 Asnières – MOA Ville de Paris Echéancier des appels de fonds en M€ constants (valeur 2012)								
MOA Ville de Paris	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Etat	0,562	0,579	0,692	0,680	0,727	0,188	0	3,427
Région	2,507	2,583	3,089	3,033	3,245	0,838	0	15,294
Fonds propres Ville	0,149	0,153	0,184	0,180	0,193	0,050	0	0,909
Total	3,218	3,315	3,965	3,893	4,165	1,075	0	19,630

T3 Asnières – MOA Ville de Paris Echéancier des appels de fonds en M€ courants								
MOA Ville de Paris	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Etat	0,577	0,609	0,749	0,757	0,837	0,217	0	3,747
Région	2,577	2,717	3,342	3,379	3,734	0,970	0	16,720
Fonds propores Ville	0,153	0,161	0,199	0,201	0,222	0,028	0	0,994
Total	3,308	3,488	4,290	4,338	4,793	1,245	0	21,461

Tramway T3 : MOA RATP

T3 Asnières – MOA RATP								
Echéancier prévisionnel des appels de fonds en M€ constants								
MOA RATP	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Etat	0,271	0,359	0,372	0,409	0,414	0,105	0	1,93
Région	1,162	1,537	1,596	1,754	1,777	0,448	0	8,275
Ville	0,045	0,059	0,061	0,067	0,068	0,017	0	0,318
Total	1,478	1,955	2,03	2,23	2,26	0,57	0	10,523

T3 Asnières – MOA RATP								
Echéancier prévisionnel des appels de fonds en M€ courants								
MOA RATP	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Etat	0,281	0,38	0,395	0,44	0,464	0,117	0	2,076
Région	1,203	1,628	1,695	1,885	1,988	0,501	0	8,9
Ville	0,046	0,063	0,065	0,072	0,076	0,019	0	0,342
Total	1,53	2,070	2,155	2,398	2,529	0,637	0	11,318

ANNEXE 4

ORGANIGRAMME NOMINATIF

STIF

Directeur des projets d'investissement : M. Jean-Louis Perrin

Chef de la Division Tram Sud : M. Eric Mauperon

Chargée de Projet : M. Florent Bardon

ANNEXE 5

AUTRES PIECES

Courrier en date du 16 mai 2012 de la Région Ile-de-France actant la prise en charge d'une partie du financement de la Ville de Paris



Conseil régional

Le président

Dossier suivi par : Marie-Laure Pérès
Tél : 01.53.85.77.09

Paris, le 16 MAI 2012

Réf. : CR/UAD/TC/SDTCM/SOTC/MLP/N° 92

Monsieur Bertrand DELANOE
Maire de Paris
Place de l'Hôtel de Ville
75196 Paris cedex 04

Monsieur le Maire, *cher Bertrand,*

Dans le cadre de notre partenariat dans le domaine des transports, nous sommes convenus de l'importance, pour la Région Ile-de-France et la Ville de Paris, des deux opérations d'envergure que sont la rénovation du pôle des Halles et le prolongement du tramway des Maréchaux à la Porte d'Asnières.

Concernant le pôle transport des Halles, je me réjouis que nos efforts aient permis d'en assurer le financement complet et d'approuver la convention de financement début 2012. Je sais les efforts conséquents de la Ville de Paris pour que ce projet aboutisse.

Aussi, je vous confirme que la Région sera au rendez vous du financement du prolongement du T3 à Porte d'Asnières. Elle prendra à sa charge les premières conventions de financement relatives aux études d'avant projet et aux premiers travaux à hauteur de 26,4 M€ - l'Etat assurant le reste du financement, conformément aux dispositions de la convention spécifique transports adoptée par le conseil régional le 23 juin 2011.

Au-delà de cette première tranche, les conventions feront appel aux trois partenaires Etat, Ville et Région selon les clefs du cadre contractuel défini aujourd'hui par la convention spécifique transports, puis le prochain contrat de projets.

En attendant la réalisation effective de ces opérations, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

*Bien à toi
Amilié*

Jean-Faust HUCHON

Conseil régional
33, rue Barbet-de-Jouy - 75700 Paris
Tél. : 01 53 85 53 85
www.iledefrance.fr

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

ANNEXE 6

DETAIL DES CALCULS RELATIFS AU PLAN DE FINANCEMENT

Comme indiqué à l'article 4 de la présente convention, le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux études et les missions de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage visés à l'article 2.2 est évalué à 30,15 M€ hors taxes et hors PAI, aux conditions économiques de référence (au 1er janvier 2012), soit 32,78 M€ HT en euros courants décomposés ainsi :

- 26,78 M€ HT constant, soit 29,11 M€ courant pour les dépenses relatives au système de transport et à l'insertion urbaine ;
- 3,37 M€ HT constant soit 3,67 M€ courant pour les dépenses relatives au traitement qualitatif. Celui-ci représente 19,4% des travaux d'insertion urbaine et gestion de voirie, et 16,5% des travaux du système de transport. Le montant est uniquement appliqué aux missions de maîtrise d'œuvre uniquement.

Selon les financements définis dans la Convention Particulière Transport 2011 – 2013, le financement de l'opération hors aménagement qualitatifs se répartissait ainsi :

- 60% à la charge de la Ville de Paris ;
- 20% à la charge de la Région Ile-de-France ;
- 20 % à la charge de l'Etat.

Ce qui donnait le plan de financement suivant :

Plan de financement initial du système de transport et de l'insertion urbaine en M€ courants HT			
	VdP	RATP	Total
RIF	3,746	2,076	5,822
	20,00%	20,00%	20,00%
Etat	3,746	2,076	5,822
	20,00%	20,00%	20,00%
Ville	11,238	6,227	17,465
	60,00%	60,00%	60,00%
Total	18,730	10,378	29,108

Compte tenu de l'accord intervenu entre la Ville de Paris et la Région Ile-de-France portant sur une première tranche du financement du prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières, il a été convenu que la Région financerait le périmètre de la Ville à hauteur de 19,8 M€ courants. Sur le périmètre système de transport et insertion urbaine, la Région finance donc 17,465 M€ courants qui devaient être initialement pris en charge par la Ville de Paris. Le plan de financement résultant est donc le suivant :

Plan de financement résultant du système de transport et de l'insertion urbaine en M€ courants HT			
	VdP	RATP	Total
RIF	14,984	8,302	23,286
	80,00%	80,00%	80,00%
Etat	3,746	2,076	5,822
	20,00%	20,00%	20,00%
Total	18,730	10,378	29,108

La convention de financement énonce les principes de financement du projet. Le système de transport et l'insertion urbaine sont financés au titre de la convention Particulière Transport alors que les aménagements qualitatifs sont uniquement financés par la Ville de Paris. Le plan de financement initial de ces aménagements qualitatifs est la suivant :

Plan de financement initial des aménagements qualitatifs en M€ courants HT			
	VdP	RATP	Total
Ville	2,73	0,94	3,67
	74,39%	25,61%	100,00%
Total	2,73	0,94	3,67

Le rattrapage de la Région n'ayant pas atteint les 19,8 M€ initialement prévus, elle complète à titre exceptionnel son financement sur le périmètre des aménagements qualitatifs. Le plan de financement résultant est donc le suivant :

Plan de financement résultant des aménagements qualitatifs en M€ courants HT			
	VdP	RATP	Total
RIF	1,737	0,598	2,335
	63,61%	63,61%	63,61%
Ville	0,994	0,342	1,336
	36,39%	36,39%	36,39%
Total	2,731	0,940	3,671

Financement résultant global

Les marchés de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage sont passés de façon globale. Il n'est donc pas possible d'isoler comptablement les dépenses relatives au système de transport et l'insertion urbaine d'une part et aux aménagements qualitatifs d'autre part.

Afin de faciliter les appels de fonds des maîtres d'ouvrage, il a donc été décidé de réaliser un plan de financement résultant, permettant de déterminer des clés de financement applicables aux paiements. Ce plan de financement est le suivant :

Plan de financement résultant global en M€ courants HT			
	VdP	RATP	Total
RIF	16,721	8,901	25,622
	77,91%	78,64%	78,16%
Etat	3,746	2,076	5,822
	17,46%	18,34%	17,76%
Ville de Paris	0,994	0,342	1,336
	4,63%	3,02%	4,08%
Total	21,461	11,318	32,779

Ce sont donc ces montants et ces clés qui figurent dans la convention de financement et serviront de base aux paiements des financeurs.

Délibération n° 2012/373
Séance du 13 décembre 2012

T ZEN 1 SENART – CORBEIL
PHASE 2
(ST GERMAIN-LES-CORBEIL – CORBEIL-ESSONNES)

CONVENTION DE FINANCEMENT des études relatives
à l'élaboration du Schéma de Principe, du Dossier d'Enquête
Publique et à l'organisation de l'Enquête D'Utilité Publique

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code de l'environnement (articles L123-1 et suivants) et le code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants) ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France, voté par le Conseil Régional le 18 juin 2009;
- VU** la Convention particulière entre l'État et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2012/373 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des études relatives à l'élaboration du Schéma de Principe, du Dossier d'Enquête Publique et à l'organisation de l'Enquête D'Utilité Publique de l'opération, entre l'État, la Région d'Île-de-France, le Département de l'Essonne, le Département de Seine-et-Marne et le STIF, d'un montant de 1 150 000 € hors taxes (CE 01/2012) ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20121213-2012-373-DE Date de télétransmission : 17/12/2012 Date de réception préfecture : 17/12/2012

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

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



Jean-Paul HUCHON

T Zen 1 Sénart - Corbeil

Phase 2

(St Germain-lès-Corbeil – Corbeil-Essonnes)

CONVENTION DE FINANCEMENT des études relatives

à l'élaboration du Schéma de Principe, du
Dossier d'Enquête Publique et à
l'organisation de l'Enquête D'Utilité Publique



TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION.....</u>	<u>6</u>
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>7</u>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDES DEJA EFFECTUES	8
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES	8
1.2.1	ETUDES PREPARATOIRES.....	8
1.2.2	SCHEMA DE PRINCIPE MODIFICATIF	8
1.2.3	ETUDE D'IMPACT	9
1.2.4	ENQUETE PUBLIQUE	9
1.2.5	ETUDES COMPLEMENTAIRES EVENTUELLES	10
1.2.6	LES MISSIONS D'AMO	11
1.2.7	LE CONTENU DES DOSSIERS.....	11
1.3	CALENDRIER DE REALISATION.....	11
<u>2</u>	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....</u>	<u>11</u>
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES	11
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	11
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DU MAITRE D'OUVRAGE ..	11
2.1.3	COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE	11
2.2	LES FINANCEURS	12
2.2.1	IDENTIFICATION	12
2.2.2	ENGAGEMENTS	12
<u>3</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u>	<u>12</u>
3.1	ESTIMATION DU COUT DES ETUDES ET AMO.....	12
3.2	COUTS DETAILLES.....	12
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	13
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR LES FINANCEURS	13
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTE	13
3.4.2	PLAFONNEMENT DES ACOMPTE	14
3.4.3	VERSEMENT DU SOLDE.....	14
3.4.4	PAIEMENT.....	14
3.4.5	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION.....	15
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS	15
3.6	COMPTABILITE DES MOA.....	17
<u>4</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	<u>17</u>
<u>5</u>	<u>GESTION DES ECARTS.....</u>	<u>17</u>
<u>6</u>	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	<u>17</u>

6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	17
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	17
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	18
6.4	DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	18
6.5	MESURES D’ORDRE.....	18
7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	19
7.1	SUIVI DE LA MAITRISE D’OUVRAGE.....	19
7.2	COMITE TECHNIQUE	19
7.3	COMITE DES FINANCEURS	19
7.4	COMMISSION DE SUIVI	20
7.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	20
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES</u>	21
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	21
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	21
9	<u>ANNEXES</u>	23

Entre

L'État, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté par la délibération n° de la commission permanente du Conseil régional en date du ,

Le Département de l'Essonne, représenté par le Président du Conseil général de l'Essonne, dûment mandaté par la délibération n° de la Commission Permanente du Conseil général en date du ,

Le Département de Seine-et-Marne, représenté par le Président du Conseil général, agissant en exécution de la délibération de l'Assemblée départementale en date du 1^{er} février 2013, domicilié à l'Hôtel du Département – 77010 Melun cedex,

Ci après désignés par « les financeurs »

Le syndicat des transports d'Île-de-France, n° SIRET 287 500 078 00020, établissement public administratif, dont le siège est situé 41, rue de Châteaudun (Paris 9^e), représenté par sa directrice générale dûment habilitée par délibération du conseil n°2012-0104 du 11 avril 2012,

Ci après désigné par « le STIF »

Visas

Vu le code des transports ;

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

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;

Vu le projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;

Vu le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;

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

Vu la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011-2013 adoptée par délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional en date du 24 juin 2011 et signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région ;

Vu la délibération n°2006-1103 du 22 novembre 2006 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le dossier d'enquête publique de la liaison Sénart-Evry ;

Vu la délibération n°2007-0954 du 12 décembre 2007 par laquelle le Conseil du STIF a déclaré d'intérêt général le projet du TCSP Sénart-Corbeil ;

Vu la délibération n°2011-631 du 6 juillet 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la définition du contenu des DOCP, schémas de principe et des avant-projets ;

Vu la délibération 2012-04-005 du Conseil général de l'Essonne du 30 janvier 2012 approuvant notamment les engagements financiers pour les opérations de transports en commun inscrites dans la convention particulière Etat-Région 2011-2013 relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs 2011- 2013 ;

Vu les délibérations n°3/02 du 26 juin 2009 et n°3/08 du 18 décembre 2009 du Conseil général de Seine-et-Marne approuvant le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;

Vu la déclaration d'utilité publique du projet en date du 25 février 2008 et prorogée par le 18 septembre 2012 jusqu'au 25 février 2018 ;

Vu la délibération n° CR 33-10 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 juin 2010 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

Vu la délibération 2011-01-0012 du Conseil général de l'Essonne du 27 juin 2011 adoptant son Règlement financier ;

Vu la délibération n° 2012/06/29-7/02 du Conseil général de Seine-et-Marne du 29 juin 2012 adoptant son Règlement Budgétaire et Financier ;

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

Description et objectifs

La liaison s'inscrit sur deux départements et vise à améliorer les dessertes en transport en commun entre les deux rives de la Seine et à accompagner un secteur en plein développement : la ville nouvelle de Sénart.

La réalisation de cette liaison a été phasée :

- d'abord la mise en service depuis juillet 2011 d'un T Zen Sénart – Corbeil avec un site propre de 9,6 km entre la gare de Lieusaint-Moissy et St Germain lès Corbeil, le reste de la ligne étant exploitée en voirie banalisée ;
- puis la prolongation du site propre jusqu'à Corbeil-Essonnes conformément au programme déclaré d'utilité publique en février 2008, en continuité du service T Zen mis en place.

La présente convention porte sur la deuxième phase du projet de liaison de transport en commun en site propre entre Sénart et Corbeil-Essonnes.

Le tracé déclaré d'utilité publique ne peut plus être utilisé en arrivée sur la gare de Corbeil-Essonnes, du fait de son incompatibilité avec les aménagements prévus par le schéma directeur du RER D qui prévoit la création d'une voie supplémentaire en gare. Il est donc nécessaire d'étudier des alternatives qui devront être soumises à enquête publique.

Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation

Ce projet est inscrit :

- au projet de SDRIF de 2008 approuvé par la Région,
- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009,
- au CPER 2000-2006
- au CPER 2007-2013

et plus particulièrement pour la 2^e phase :

- au projet de PDU voté par le STIF en février 2011 et arrêté par la Région en février 2012
- au plan régional pour la mobilité durable voté par la Région en février 2012
- à la convention particulière transport conclu entre l'Etat et la Région en 2011

Rappel de la première phase

Le schéma de principe et le dossier d'enquête publique, portant sur l'intégralité de la liaison entre Lieusaint et Corbeil-Essonnes, ont été approuvés par le Conseil du STIF du 22 novembre 2006. Ce projet a par ailleurs été repris dans le Contrat de Projets 2007-2013 (Grand Projet 5 « Contribuer à l'accessibilité »).

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des POS/PLU de Lieusaint, Saint-Germain-Lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes, s'est déroulée du 30 janvier 2007 au 2 mars 2007. La commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, assorti de cinq réserves. La déclaration de projet prise par le Conseil du STIF du 12 décembre 2007 a levé ces réserves.

La Déclaration d'utilité publique du projet a été prise conjointement par les Préfets de Seine-et-Marne et de l'Essonne le 25 février 2008, sur l'ensemble de la liaison.

Les travaux de la phase 1 ont été réalisés de mi-2009 à début 2011. La mise en service de la 1^{ère} phase a eu lieu le 4 juillet 2011.

La première phase de la liaison Sénart-Evry était inscrite au Contrat de Plan 2000 – 2006 et au Contrat de Projets 2007 – 2013, signés par l'État et la Région Île-de-France.

Pour mémoire, le plan de financement prévisionnel était le suivant :

	CE 01/2008	FINANCEURS				
		Coûts d'objectifs	Etat	Région IDF	CG 91	CG 77
MAITRES D'OUVRAGE	CPER 2000-2006⁽¹⁾					
	EPA Sénart	3,000 M€	0,900 M€	2,100 M€		
	STIF	1,848 M€	0,554 M€	1,294 M€		
	Sous total	4,848 M€	1,454 M€ 30,00 %	3,394 M€ 70,00 %		
	CPER 2007-2013					
	EPA Sénart	77,182 M€		67,054 M€	5,064 M€	5,064 M€
	Sous total	77,182 M€		67,054 M€ 86,88 %	5,064 M€ 6,57 %	5,064 M€ 6,57 %
	TOTAL	82,030 M€	1,454 M€ 1,77 %	70,448 M€ 85,88 %	5,064 M€ 6,17 %	5,064 M€ 6,17 %

⁽¹⁾ valeur assimilée à des Euros constants janvier 2008, compte tenu des financements déjà notifiés non actualisés et laissés en Euros courants

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études préparatoires déjà menées par le STIF antérieurement à la signature de cette convention et décrites à l'article 1.2.1, des études nécessaires à l'élaboration d'un Schéma de principe modificatif, d'un dossier d'enquête publique comprenant l'étude d'impact, d'éventuelles études complémentaires et le recours à des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution du schéma de principe et du dossier d'enquête publique et de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

T Zen 1 Sénart – Corbeil Phase 2, études et enquête publique

1.1 Rappel des éléments d'études déjà effectués

La liste des études disponibles à prendre en compte est indiquée en annexe 3.

1.2 Définitions et contenu des études

1.2.1 Etudes préparatoires

Le STIF a été amené à engager, par anticipation à la présente convention, des dépenses pour réaliser les études préparatoires suivantes :

- Etude de mise à jour et de recueil des données socio-économique sur Corbeil/Evry ;
- Etude de vérification de l'insertion en gare de Corbeil selon le tracé DUP 2008 ;
- Etude de 3 variantes d'insertion sur Corbeil-Essonnes.

1.2.2 Schéma de principe modificatif

Le schéma de principe est une étape nécessaire à tout projet d'investissement porté par le STIF. C'est le dossier de prise en considération par le STIF de ses projets d'investissement, il doit être validé en Conseil du STIF.

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article 15-I des statuts du STIF et dans la décision n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011.

Le schéma de principe permet de confirmer l'opportunité du projet, le choix du mode, de préciser le tracé et les modalités d'insertion du projet.

Le schéma de principe doit contenir les éléments suivants :

- **l'historique du projet** ;
- la description du **secteur concerné par les études** ;
- la définition des **objectifs et du programme** ;
- la **description du projet** : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du tracé et ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des pôles et des stations ;
- Justification du **mode et modalités d'exploitation** et de réorganisation du réseau de transport ;
- **Impacts** du projet au regard de la situation initiale ;
- **Management et calendrier du projet** ;
- **Economie du projet** : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation;
- **Intérêt socio-économique** du projet : prévision de trafic et report modal.

Dans le cadre de la présente convention, le dossier présenté au Conseil du STIF sera un schéma de principe modificatif, dans la mesure où les dispositions techniques prévues lors du schéma de principe approuvé le 22 décembre 2006 par le Conseil du STIF ne sont plus réalisables.

1.2.3 Etude d'impact

L'étude d'impact sera réalisée conformément à la législation en vigueur et servira de base à l'élaboration du dossier d'enquête publique et au volet impact du schéma de principe modificatif.

Les modalités de réalisation du schéma de principe modificatif, de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique seront précisées par le STIF puis soumises pour avis aux financeurs à la fin de la concertation préalable.

1.2.4 Enquête publique

Le dossier d'enquête publique

L'enquête publique a pour principal objectif de justifier de l'intérêt général du projet et justifier la variante retenue dans le schéma de principe. Elle doit définir la consistance et les impacts détaillés de l'opération de la façon la plus claire et accessible.

Le dossier d'enquête publique vise :

- la déclaration d'utilité publique du projet du TCSP
- la mise en conformité des documents d'urbanisme des communes concernées

Le dossier porte sur :

- l'objet et la justification de l'opération : présentation, objectifs, intérêt, enjeux, analyse des dysfonctionnements et définition des besoins, effets positifs et réponses aux dysfonctionnements et besoins ;
- les résultats des études et procédures préalables : historique, bilan de la concertation préalable, comparaison des variantes envisagées, justification de la variante retenue ;
- la présentation du projet soumis à l'enquête : description du projet, caractéristiques techniques, choix du mode retenu

Le dossier d'enquête publique sera réalisé en fonction du type d'enquête qu'il sera nécessaire de mettre en place :

- **Enquête publique environnementale** : le tracé ne justifie pas d'expropriation mais, compte tenu des impacts potentiels du projet, il nécessite la soumission au public. Dans ce cadre, le STIF est à l'initiative du lancement de l'enquête publique et délibérera sur la déclaration de projet justifiant l'intérêt général.
- **Enquête d'utilité publique** si des expropriations sont nécessaires. Dans cette hypothèse, il s'agit de bien définir le planning de cette étape avec la saisine du Préfet pour le lancement de l'enquête publique ainsi que le tribunal administratif pour la nomination du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête puis la déclaration d'utilité publique par le Préfet.

A ce stade du projet, il est encore tôt pour savoir le type d'enquête qui sera menée, néanmoins, le dossier devra comporter notamment:

- La présentation de la procédure administrative : présentation des objectifs de l'opération, l'objet de l'enquête, le cadre législatif de l'enquête publique ;
- Le plan de situation ;
- Une note explicative ;
- Le plan général des travaux ;

- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- L'étude d'impact ;
- L'appréciation sommaire des dépenses ;
- L'évaluation socio-économique et énergétique.

L'enquête publique

L'objectif de l'enquête publique est d'informer le public sur le projet, ses impacts sur l'environnement et sur le foncier et de recueillir son avis afin de procéder à la déclaration d'intérêt général du projet.

Les modalités d'organisation de l'enquête publique seront définies par le commissaire enquêteur qui aura été désigné par le tribunal administratif après saisine de la Préfecture saisie du dossier.

La présente convention couvre les dépenses de préparation et de tenue de l'enquête publique en termes notamment d'affichage légal et de communication.

1.2.5 Etudes complémentaires éventuelles

Etat parcellaire

Afin d'assurer la réalisation du projet à court/moyen terme, il pourra être envisagé de procéder à une analyse fine de la maîtrise du foncier afin de préparer le cadre de négociation au maître d'ouvrage qui sera désigné par le STIF pour réaliser les études AVP et les travaux.

Le prestataire pourra mener les actions suivantes :

- expertise foncière ;
- identification des propriétaires ;
- évaluation domaniale ;
- réalisation du dossier d'enquête parcellaire en parallèle du schéma de principe modificatif et de l'enquête publique.

Autres études complémentaires

Les besoins d'études techniques seront définis ultérieurement en fonction de l'évolution du projet et des besoins de précisions techniques de certains aspects. Dans ce cadre, une enveloppe financière est dédiée à ces études en particulier au niveau du schéma de principe modificatif. Elles pourront comprendre :

- Sondages géotechniques ;
- Les levés topographiques ;
- Etude technique ouvrage d'art pour le franchissement des voies ferrées et de Seine ;
- Les levés d'ouvrage ;
- Les levés d'assainissement et de concessionnaires ;
- Un diagnostic des plantations et des espaces verts ;
- Etude de stationnement ;
- Simulation de trafic statique ;
- Simulation de trafic dynamique ;

- Comptages sur voirie ;
- Comptages de voyageurs ;
- Exploitabilité et maintenabilité du projet.

1.2.6 Les missions d'AMO

Les prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage identifiées à ce stade par le STIF sont de deux ordres : une AMO planning et management de projet afin d'optimiser les délais du projet ; une AMO technique permettant de contrôler que les ouvrages prévus sont compatibles avec les travaux réalisés en première phase.

1.2.7 Le contenu des dossiers

Les documents remis comprendront le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ainsi que l'intégralité des études nécessaires à leur réalisation.

L'ensemble des documents sera remis par le STIF aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

Le détail est repris en annexes 4 et 5.

1.3 Calendrier de réalisation

Sans préjudice des études préparatoires déjà réalisées, le délai de réalisation des études est fixé à 24 mois, à compter de la notification par lettre recommandée avec accusé réception de la présente convention par le STIF.

Le planning prévisionnel est joint en annexe 1.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 La maîtrise d'ouvrage des études

2.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

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

Le STIF est maître d'ouvrage de l'intégralité des études objet de la présente convention.

2.1.3 Coordination des maîtres d'ouvrage

Le projet T Zen 1 phase 2 s'inscrit dans un secteur comprenant plusieurs projets :

- réorganisation du pôle gare de Corbeil-Essonnes

- projet immobilier de la ville de Corbeil-Essonnes au sud de la gare RER

Une coordination entre ces projets sera assurée.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré au titre de la convention particulière Transport et du plan de mobilisation pour les transports 2011-2013.

Les clés de financements sont les suivantes :

	Clé
Etat	25,50%
Région	59,50%
Département 77	7,50%
Département 91	7,50%
Total	100,00%

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 2.1.2, des études objet de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 ci-après.

3 Modalités de financement et de paiement

3.1 Estimation du coût des études et AMO

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études objet de la présente convention, est évalué à 1 150 000 € HT courants, **non actualisable et non révisable**.

3.2 Coûts détaillés

Postes de prestations	STIF
Etudes techniques et établissement du schéma de principe*	450 000 €
Enquête publique	400 000 €
AMO Management de projet	100 000 €
AMO technique	200 000 €
TOTAL en €courants	1 150 000 €

(*) Cette estimation comprend le coût des études déjà réalisées par le STIF en attente de la signature de la convention de financement (avance du STIF de 72 174,20 € HT au 1^{er} décembre 2012). Ces études sont décrites à l'article 1.2.1.

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

	Clé	Montant de la participation financière
Etat	25,50%	293 250 €
Région	59,50%	684 250 €
Département 77	7,50%	86 250 €
Département 91	7,50%	86 250 €
Total	100,00%	1 150 000 €

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour les financeurs

3.4.1 Versement d'acomptes

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

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

Par dérogation à l'alinéa précédent, les demandes de versement d'acomptes auprès du Conseil général de Seine-et-Marne ne préciseront pas les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du STIF.

3.4.2 Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat au maître d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

Conformément au règlement financier du Département de l'Essonne, le montant cumulé des acomptes versés au maître d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des études projet, acquisitions foncières et travaux ne peut excéder 80% du montant total de la subvention.

Conformément au Règlement Budgétaire et Financier du Département de Seine-et-Marne, le montant cumulé des acomptes versés au maître d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des études ne peut excéder 80% du montant total de la subvention.

A titre d'information, l'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du STIF.

3.4.3 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le STIF présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le STIF procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour le Département de Seine-et-Marne et conformément à son Règlement Budgétaire et Financier, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération et du paiement intégral sur présentation des copies des factures acquittées correspondantes.

3.4.4 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le STIF doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 3.4.1 et 3.4.3 de la présente convention.

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

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

3.4.5 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

STIF sur le compte ouvert au nom Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 10071

Code guichet : 75000

N° compte : 00001005079

Clé : 72

IBAN : FR76 1007 1750 0000 0010 0507 972

BIC : BDFEFRPPXXX

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone/courriel
DRIEA	21/23 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15	Service de la Politique des Transports Cellule Budget et Synthèse Financière	01 40 61 86 08 Veronique.dispot@developpement-durable.gouv.fr
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Secrétariat Général	01 53 85 74 38 Marie-dominique.campourcy@iledefrance.fr
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01 53 59 14 28 Cedric.perrot@stif.info
Département de l'Essonne	Boulevard de France 91012 Evry cedex	Direction des Déplacements – Service Grands Projets de Déplacements	01 60 91 96 56 cbusson@cg91.fr
Département de Seine-et-Marne	Hôtel du Département 77010 Melun Cedex	Direction des Transports	01 64 14 72 92 Sophie.thiollier@cg77.fr

3.5 Caducité des subventions

Au titre du règlement budgétaire de la Région Ile-de-France

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

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

A compter de la date de demande de premier acompte, les autorisations de programme de projets affectées à cette opération demeurent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération. Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

Au titre du règlement financier du Département de l'Essonne

Les enveloppes d'Autorisation de programme (AP) et d'Autorisation d'Engagement (AE) ne sont pas millésimées au Département de l'Essonne. A la fin de chaque exercice, la part d'AP/AE qui n'a pas été affectée à une opération précise est réputée caduque et fait l'objet d'une annulation par administration ; elle devra faire l'objet d'une nouvelle délibération pour être mobilisable en crédits de paiement.

En matière de maîtrise d'ouvrage, les opérations qui n'ont pas connu un début d'exécution au bout de trois ans sont caduques, elles font l'objet d'une annulation par l'administration ; elles doivent faire l'objet d'une nouvelle délibération pour être mobilisable en crédits de paiement. Toutefois, ces opérations peuvent être prorogées au maximum deux ans.

S'agissant des subventions d'investissement, les opérations peuvent faire l'objet d'une dérogation expresse par délibération de l'Assemblée départementale ou de la Commission permanente. Cette prorogation expresse ne peut excéder deux années.

Au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département de Seine-et-Marne

Toute subvention d'investissement est soumise à deux règles de caducité.

- En matière de demande de versement d'un premier acompte

La demande de versement relative à un premier acompte et non à une avance doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans à compter de la date de la délibération attributive de la subvention.

Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, les opérations n'ayant pas fait l'objet d'une première demande de versement par les bénéficiaires dans le délai imparti sont frappées de caducité.

Ces opérations sont gelées dans le système budgétaire et comptable et sont désaffectées formellement au moment de l'adoption du CA auquel est joint un récapitulatif des opérations frappées de caducité.

- En matière de demande de versement du solde

Le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai maximum de 4 ans, à compter de la date d'émission du mandat relatif au premier acompte, pour solliciter le solde de cette subvention.

À l'expiration du délai, le versement du solde est considéré caduc et est annulé.

Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée départementale ou la Commission permanente peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

3.6 Comptabilité des MOA

Le STIF s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération.

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

4 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

5 Gestion des écarts

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le STIF s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le STIF doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou bien si les co-financeurs et les maîtres d'ouvrage n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au STIF.

6 Dispositions générales

6.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Règlement des litiges

Les parties s'engagent à rechercher 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 de Paris.

6.3 Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au STIF, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le STIF procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

6.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées au titre des études préparatoires listées au 1.2.1 à compter du 1^{er} mars 2011.

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

- réception des documents indiqués à l'article 1.2.7 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au STIF selon les modalités de l'article 3.4.3,

et au plus tard 18 mois après la remise du rapport du commissaire enquêteur au STIF.

6.5 Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

7 Organisation et suivi de la présente convention

7.1 Suivi de la maîtrise d'ouvrage

Le STIF s'engage à autoriser les financeurs ou les experts missionnés par ceux-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

7.2 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

7.3 Comité des financeurs

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,

- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est validé en début de séance.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

7.4 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.5 Information hors comité et commission de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme de l'opération.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs, ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par ailleurs, les signataires de la présente convention se réunissent aussi souvent que nécessaire, à l'initiative de l'une des parties, pour assurer le bon déroulement et le suivi de l'opération tel que prévu dans la présente convention.

Par défaut, Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

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

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

8.2 Communication des financeurs

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

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

- l'ordre entre partenaires : Etat, Région, Département de Seine-et-Marne, de l'Essonne et STIF
- l'ordre des financeurs : Etat, Région, Département de Seine-et-Marne, de l'Essonne
- en dernier : le logo du STIF

9 ANNEXES

ANNEXE 1 : Calendrier prévisionnel des études

ANNEXE 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds relatifs au projet

ANNEXE 3 : Liste des études antérieures

ANNEXE 4 : Détail des études, du dossier d'enquête publique et des missions AMO

ANNEXE 5 : Contenu type du dossier d'enquête publique

ANNEXE 1 : Calendrier prévisionnel des études

- Etudes préparatoires financées par anticipation par le STIF : 2011-2012
- Schéma de principe et dossier d'enquête publique : 2013-2014
- Enquête publique : 2014

ANNEXE 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

à titre prévisionnel non contractuel

	2013	2014	2015
Appels de fonds STIF	600 000 €	400 000 €	150 000 €
<i>Financement Etat (25,5%)</i>	<i>153 000 €</i>	<i>102 000 €</i>	<i>38 250 €</i>
<i>Financement RIF (59,5%)</i>	<i>357 000 €</i>	<i>238 000 €</i>	<i>89 250 €</i>
<i>Financement CG91 (7,5%)</i>	<i>45 000 €</i>	<i>30 000 €</i>	<i>11 250 €</i>
<i>Financement CG77 (7,5%)</i>	<i>45 000 €</i>	<i>30 000 €</i>	<i>11 250 €</i>

ANNEXE 3 : Liste des études antérieures

- Schéma de principe
- Dossier d'enquête publique portant sur l'intégralité de la liaison entre Lieusaint et Corbeil-Essonnes
- Etude de mise à jour et de recueil des données socio-économique sur Corbeil/Evry
- Etude de vérification de l'insertion en gare de Corbeil selon le tracé DUP 2008
- Etude de 3 variantes d'insertion sur Corbeil-Essonnes

Annexe 4 : Détail des études, du dossier d'enquête publique et des missions AMO

Les études à réaliser dans le cadre de cette convention :

Études et réalisation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique (avec étude d'impact « Grenelle 2 »). Il sera notamment recherché une insertion satisfaisante à l'arrivée à la gare de Corbeil-Essonnes.

Il s'agit d'études techniques préliminaires permettant de construire un dossier d'enquête publique en vue de la modification du périmètre déclaré d'utilité publique en février 2008.

Le dossier d'enquête publique sera conforme aux textes en vigueur.

Les prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) sont de trois ordres :

- AMO planning et management de projet
- AMO techniques visant à vérifier que la conception proposée est compatible avec la plate-forme existante et anticiper les questions de maintenance et d'exploitation des ouvrages
- AMO de conseil pour la préparation de l'enquête publique (communication légale, communication grand public notamment)

Annexe 5 : Contenu type des schémas de principe (SDP) soumis à l'approbation du STIF

Objectif

L'objectif du Schéma de Principe est d'arrêter le programme de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le Schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6).

- Articulation avec la loi MOP

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article 2 de la loi MOP :

« Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »

- Niveau de précision du Schéma de Principe

Le contenu du Schéma de Principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites à l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 *relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé*. Dans le cas d'une opération de réutilisation ou de réhabilitation d'un ouvrage existant, la précision attendue est celle des études de diagnostic (article 19 ou, dans le cas d'un bâtiment, article 12 du décret). Enfin, dans le cas d'une opération de construction neuve de bâtiment, la précision attendue est celle des études d'esquisse (article 3 du décret).

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'étape Schéma de Principe.

Contenu

Le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé présentant notamment les points suivants :

Partie I – Volet transport

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du schéma de principe pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. historique :

a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,

- b. *Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoin de desserte du secteur concerné,*
- II. diagnostics transport des territoires concernés**
 - a. *Présentation du secteur d'étude : analyse de la situation actuelle en termes d'occupation du sol, population, emplois, grands équipements,*
 - b. *Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des opérations d'urbanisme, cadrage quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,*
 - c. *Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),*
 - d. *Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,*
 - e. *Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,*
- III. objectifs du Projet / Programme**
 - a. *Objectifs de l'opération,*
 - b. *Nature et étendue des besoins,*
 - c. *Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement,*
- IV. description du Projet**
 - a. *Caractéristiques principales,*
 - b. *Insertion : tracés, pôles et stations,*
 - c. *Définition :*
 - i. *fonctionnelle des installations,*
 - ii. *périmètre du projet,*
 - iii. *consistance des dessertes envisagées,*
 - iv. *dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
 - v. *dimensionnement justifié des installations,*
 - d. *Confirmation du choix du mode*
 - e. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*
 - i. *solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
 - ii. *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*
 - f. *Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,*
 - g. *Compatibilité :*
 - i. *avec SDRIF, PDUIF, PLU,*
 - ii. *avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,*
 - iii. *avec les objectifs du projet,*
 - h. *Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,*
- V. impacts du projet**
 - a. *principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,*
 - b. *Impact sur les réseaux concessionnaires,*
 - c. *Étude d'impact selon le Code de l'Environnement,*
- VI. management et calendrier du Projet**
 - a. *Organisation :*
 - i. *identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...*
 - ii. *périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*

- iii. méthodes : Plan Directeur Qualité
 - b. Planification :
 - i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
 - ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,
 - iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).
- VII. économie du Projet**
- a. Coûts de réalisation :
 - i. présentation synthétique des coûts :
 - coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou – 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
 - présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation,...)
 - ii. présentation détaillée des coûts :
 - coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
 - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
 - iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),
 - b. Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le projet,
 - c. Coûts d'exploitation :
 - i. Estimation sommaire des coûts d'exploitation,
 - ii. Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet.
- VIII. financement :**
- a. plan de financement
 - b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût
- IX. évaluation de l'intérêt socio-économique**
- a. Service rendu par le projet : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,
 - b. Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF avec justification du calcul des gains pour la collectivité,

- c. *Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)*
- d. *Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grands lignes, fret),*
- X. **annexes graphiques** : *tracé en plan pour les projets de liaison, vue en plan et élévation pour les projets de pôles*
- XI. **annexes de constitution du dossier** :
 - a. *Décision de lancement du schéma de principe,*
 - b. *Demandes spécifiques Etat/Collectivités,*
 - c. *Bilan de la concertation préalable ou du débat public,*
- XII. **annexes complémentaires au dossier** :
 - a. *Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),*
 - b. *Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.*

Dans le cas où le STIF mène, en tant que maître d'ouvrage, l'enquête publique, le Schéma de Principe devra être complété par une seconde partie contenant les éléments attendus dans un dossier d'enquête d'utilité publique (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin) afin de constituer le support de l'enquête publique.

Partie II – Complément au schéma de principe en vue de l'enquête publique portée par le STIF

- I. **- Une notice explicative indiquant** :
 - a. *L'objet de l'enquête*
 - b. *Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)*
 - c. *Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu.*
- II. **L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise,**
 - a. *analyse de l'état initial de l'environnement,*
 - b. *analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,*
 - c. *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,*
 - d. *les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageable du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,*
 - e. *analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur*

l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.

III. Le plan de situation

IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)

V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance)

VI. L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières

La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée

Délibération n° 2012/374
Séance du 13 décembre 2012

EST TVM

SCHEMA DE PRINCIPE

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

- VU** le Code des transports (partie législative) ;
- VU** Le Code de l'environnement (articles L 123-1 et suivants) et le code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants) ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Île-de-France adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 25 septembre 2008 ;
- VU** les Contrats Particuliers Région-Département 2007-2013, entre la Région Île-de-France et le Conseil général du Val-de-Marne d'une part, et entre la Région Île-de-France et le Conseil général de Seine-Saint-Denis d'autre part ;
- VU** la délibération n°2009/0123 du 11 février 2009 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France approuvant le bilan de la concertation et la convention de maîtrise d'ouvrage unique ;
- VU** le rapport n° 2012/374 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 3 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le schéma de principe relatif au projet Est TVM entre Créteil et Noisy-le-Grand avec un coût objectif hors matériel roulant de 67,85 millions d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2011 ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la Directrice générale à prendre tout acte nécessaire à la concrétisation du projet ;

ARTICLE 3 : de charger la directrice générale de l'exécution de la délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-374-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2012/375
Séance du 13 décembre 2012

TANGENTIELLE NORD - PHASE 1
EPINAY SUR SEINE – LE BOURGET

CONVENTION DE FINANCEMENT POUR
ETUDES, ACQUISITIONS FONCIERES ET TRAVAUX
D'INTERMODALITE PAR PLAINE COMMUNE

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 contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000, et le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision du Conseil du 5 juillet 2006 approuvant le dossier d'enquête publique relatif à la liaison Sartrouville – Noisy le Sec et invitant les maîtres d'ouvrage RFF et SNCF à établir un 1^{er} avant-projet portant sur la section Epinay sur Seine – Le Bourget ;
- VU** la décision du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 approuvant l'avant-projet du tronçon Epinay – Le Bourget ;
- VU** le Protocole-cadre régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le STIF, pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » signé le 26 mai 2010 par l'ensemble des financeurs, des maîtres d'ouvrages et du STIF ;
- VU** le rapport n°2012/375 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement des études et des travaux pour la définition des modalités techniques et financières d'exercice par Plaine Commune de la maîtrise d'ouvrage des travaux relatifs aux espaces publics attenants au projet TLN annexée à la présente délibération, est approuvée ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer tout acte nécessaire à la concrétisation du projet ;

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

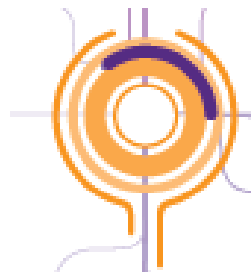
Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-375-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

Convention de financement
régissant les rapports entre
le STIF et Plaine Commune
relative à la réalisation de l'opération
**« Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget
Intermodalité et espaces publics »**

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*



Version	Date	Référent Modifications	Nature des modifications
1	25 mai 2012	STIF	
2	19 juillet 2012	STIF	Insertion propositions Plaine Commune
3	24 août	STIF	Modifications STIF
4	4 septembre 2012	Pco	
5	5 septembre	STIF- Pôles	
7	14 novembre	STIF - Pôles	

Entre,

En premier lieu,

- Le **Syndicat des Transports d'Ile de France**, établissement public administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n° 2012-..... du2012,

ci-après désigné par « le STIF » ou « le financeur »,

En deuxième lieu,

- **Plaine Commune**, Communauté d'agglomération, représenté par le Président de la Communauté d'agglomération, numéro de SIRET **249 300 088 00039**, dûment mandaté par délibération n° BD-12/227 en date du 12 juillet 2012

ci-après désigné par « Plaine Commune » ou « le maître d'ouvrage »

Ci-après désignés conjointement « les parties » et individuellement « la partie »

Vu le Code des transports (partie législative) ;

Vu la loi 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage public, dite loi MOP ;

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'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;

Vu le décret n° DEVT0805528D du 27 mai 2008 déclarant le projet d'utilité publique ;

Vu le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007 ;

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France signé le 13 octobre 2008 et relatif à la mise en œuvre des actions du plan "Espoir Banlieues" pour la desserte des quartiers en difficultés ;

Vu le contrat particulier Région Ile de France – Département de Seine Saint Denis signé le 11 mai 2009 ;

Vu la délibération du Conseil Général de Seine-Saint-Denis n°2009-X-51 du 15 octobre 2009 ;

Vu la délibération du Conseil Général du Val d'Oise n°2-55 du 23 octobre 2009 ;

Vu la délibération n°2004-8116 en date du 28 septembre 2004 par laquelle le conseil du STIF a approuvé le schéma de principe complémentaire de l'opération « Tangentielle Nord – Solution train léger » ;

Vu la délibération n°2009-0569 en date du 8 juillet 2009 par laquelle le conseil du STIF a approuvé l'avant-projet relatif à la création d'un premier tronçon entre Epinay sur Seine et Le Bourget ;

Vu le Protocole-cadre régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le STIF, pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » signé le 26 mai 2010 par l'ensemble des financeurs, des maîtres d'ouvrages, et du STIF ;

Vu la délibération du conseil communautaire de Plaine Commune n° 052/11-CC du 15 mars 2011 approuvant le dossier de prise en considération (DPC) relatif au franchissement Babeuf, validant le programme et le plan de financement de l'opération,

Vu la délibération du conseil communautaire de Plaine Commune n° 277/11-CC du 22 novembre 2011 approuvant le dossier de prise en considération (DPC) relatif à l'aménagement des espaces publics des pôles gares de la Tangentielle Nord à Epinay-sur-Seine, Villetaneuse, Pierrefitte-sur-Seine, Stains et La Courneuve, validant le programme et le plan de financement de l'opération, »

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le projet « Tangentielle Nord » consiste à créer une liaison ferrée, composée de deux voies nouvelles entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, soit 28 km, dédiée aux voyageurs, le long de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Le matériel roulant est de type « tram-train ».

L'Etat, la Région Ile de France, le Conseil Général de Seine Saint-Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, le STIF, Réseau Ferré de France et SNCF ont défini leurs rapports pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » dans un protocole cadre signé le 26 mai 2010.

Ce protocole décrit en particulier le coût global de l'opération, le délai global, les engagements des financeurs, le mode de gouvernance du projet (comité de suivi) ainsi que la gestion des écarts (coûts délais).

Ce protocole identifie une enveloppe de 16,23 M€^{CE 2006} pour les travaux d'accompagnement de l'infrastructure de transports liés à la prise en compte de travaux d'intermodalité sur l'espace public situé à proximité immédiate de l'ensemble des gares de la Tangentielle Nord.

La présente convention de financement intègre le transfert d'une enveloppe financière de 1,818 M€ CE 2006 sous périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF au périmètre de maîtrise d'ouvrage du STIF pour la réalisation d'un pont route à Pierrefitte dit « Ouvrage Babeuf ».

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de préciser les engagements réciproques des parties relatifs au financement et à la réalisation d'études, d'acquisitions foncières et de travaux relatifs à l'intermodalité et aux espaces publics dans le cadre du projet de « Tangentielle Nord – 1^{er} tronçon Epinay-Le Bourget ».

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

« Tangentielle Nord 1^{er} tronçon Epinay – Le Bourget – Convention de financement – Intermodalité et espaces publics »

Article 2. DESIGNATION ET RESPONSABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage de l'opération est Plaine Commune.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Le maître d'ouvrage est notamment responsable de l'établissement et de la mise en œuvre du programme de l'opération. Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux tels que définis à l'article 3 de la présente convention.

Article 3. DESCRIPTION DES ACQUISITIONS FONCIERES, ETUDES ET TRAVAUX ENGAGES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION

Les interventions sous périmètre de maîtrise d'ouvrage de Plaine Commune :

Etudes identifiées à ce stade

Etude de programmation (*pour mémoire, financée par le maître d'ouvrage*)

Etudes de maîtrise d'œuvre :

- franchissement Babeuf
- espaces publics de la gare d'Epinay Orgemont
- espaces publics de la gare d'Epinay Villetaneuse
- espaces publics de la gare de Pierrefitte-Stains
- réalisation des remblais généraux du parvis de la gare de Pierrefitte-Stains
- espaces publics de la gare de Stains Cerisaie (lot1 : espaces publics ; lot2 : ouvrage d'art)
- espaces publics de la gare de Dugny La Courneuve

Etudes de sol :

- Franchissement Babeuf
- espaces publics de la gare d'Epinay Orgemont
- espaces publics de la gare d'Epinay Villetaneuse
- espaces publics de la gare de Pierrefitte-Stains
- espaces publics de la gare de Stains Cerisaie
- espaces publics de la gare de Dugny La Courneuve

Etude de diagnostic et de maîtrise d'œuvre de dépollution : marché à bon de commande global

Assistance foncière (marché global)

Dossier d'initialisation ferroviaire (Babeuf)

Etude des impacts sur le voisinage (Babeuf)

Autres études à préciser (liste non exhaustive)

- Etude de diagnostic et de dépollution pyrotechnique
- Coordination SPS
- Missions de contrôle
- Diagnostics amiante
- Maîtrise d'œuvre de démolition
- Missions OPC

Acquisitions foncières

Les besoins en foncier nécessaire relatif à l'intermodalité et aux espaces publics aux abords des bâtiments voyageurs estimés sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Les surfaces et propriétaires devront faire l'objet au moment des acquisitions de levés de géomètre qui définiront précisément les surfaces et d'éventuels changements.

Concernant les propriétés villes, les parcelles feront l'objet d'une autorisation pour intervention sur le domaine public. Aussi le montant des acquisitions ne tient pas compte de ces parcelles.

Gare de Pierrefitte Stains			
numéro de parcelle	surface utile (m²)	surface totale	propriétaire
S002	1300	4195	SNCF
S0143	642	642	Les 3 J
S0136	632	1906	CG93
L0267	352	14257	CG93
L0523	296	10757	CG93
L0526	196	7573	CG93
S0135	5000	9565	CG93
total	8418		

Gare de Stains la Cerisaie			
numéro de parcelle	surface utile (m²)	surface totale	propriétaire
U008	413	16545	SNCF
U0028	133	629	SNCF
V0158	2079	2402	CG93
U0022	1886	2696	CG93
V0159	11	406	CG93
V0166	35	383	CG?
U0024	150	800	CG
G0090	28	138	CG?
	4735		

Gare de Dugny La Courneuve			
numéro de parcelle	surface utile (m ²)	surface totale	propriétaire
J0031	1275	26654	SNCF
J0058	801	17149	CG93
J0019	651	4134	CG93
J0018	231	830	CG93
J0026	172	546	CG93
J0021	136	594	CG93
K0048	77	512	CG93
K0078	40	4172	CG93
J0027	14	17	CG93
avec l'opportun CG 93	2000		CG93
J0031	1200		RFF
total	6597		

Gare D'Epina y Villetaneuse			
numéro de parcelle	surface utile (m ²)	surface totale (m ²)	propriétaire
AZ0038	27	31510	SNCF
AZ0047	64	14016	ICF la Sablière
AZ0045	50	3868	ICF la Sablière
AZ0032	281	825	Commune d'Epina y
AZ0044	119	121	Commune d'Epina y
AZ0046	45	102	Commune d'Epina y
total	586		

Gare Epina y Sur Seine			
numéro de parcelle	surface utile (m ²)	surface totale	propriétaire
Q0128	137	6467	SNCF
Q0124	70	7199	SNCF
Q0151	35	35	SNCF
Q0152	6	7	SNCF
Q0165	18	46	RFF
AC0200	9	34	RFF
Q0132	126	200	SNCF?
Q0125	10	90	SNCF?
Q0131	197	206	SNCF?
AC0197	212	212	Commune d'Epina y
Z0300	35	35	Commune d'Epina y
AC0198	27	289	Commune d'Epina y
total	882		

Travaux d'intermodalité

La liste des principaux postes de travaux par pôle sont les suivants :

Actions	Surface (m2)
Espaces publics de la gare TLN Epinay-Orgemont	
- Aménagement du parvis de la gare TLN, des arrêts bus et de la boucle de retournement	1 000
- Requalification de la rue du 8 mai 1945	3 600
- Elargissement du trottoir nord de la rue des Vignes sur l'ouvrage de franchissement	30
Espaces publics de la gare TLN Epinay-Villetaneuse	
requalification de la liaison piétonne entre les arrêts de bus du 361 sur l'avenue Jean Jaurès et l'accès sud-ouest existant	375
Espaces publics de la gare TLN de Pierrefitte-Stains	
Aménagement du parvis de la gare TLN	3 525
Création d'une voie d'accès à partir de l'avenue Roll Tanguy et d'un espace de dépose minute	3975
Réalisation des remblais généraux sous les futurs espaces publics	S.O.
Aménagement des abords des voies ferrées : espaces verts et espaces extérieurs de la gare (pk agents...)	500
Espaces publics de la gare TLN Stains-La Cerisaie	
Aménagement du parvis sud de la gare TLN, y compris espaces extérieurs de la gare (pk agents,...)	3 200
Aménagement du parvis nord de la gare TLN, y compris boucle bus	3 525
Réalisation d'un ouvrage d'art de franchissement sous l'avenue de Stalingrad (RD29)	375
Espaces publics de la gare TLN Dugny-La Courneuve	
<u>Aménagement du parvis de la gare TLN comprenant :</u> Une voie d'accès au site à partir de l'avenue Waldeck Rochet, et le réaménagement du carrefour ; Une boucle viaire permettant la rotation et le stationnement de navettes et/ou de bus ; Un espace piétonnier devant le bâtiment voyageur ; Les espaces extérieurs de la gare (pk agents,...)	6 170
Le traitement des talus pour améliorer la visibilité du site	2 250

Ouvrage d'art

Un ouvrage aérien de franchissement de la TLN à Pierrefitte-sur-Seine et à Stains, dit « franchissement Babeuf »

La réalisation du franchissement Babeuf permettra de rétablir un certain nombre de fonctions qui ne seront plus assurées au niveau du passage Dolet, le PN étant remplacé par un souterrain à gabarit réduit. Il s'agit notamment d'autoriser la circulation des bus, la desserte des activités et l'intervention des véhicules de secours, dans les quartiers de Pierrefitte-sur-Seine et de Stains situés de part à d'autre de la TLN.

Il s'agira d'un franchissement aérien en rue rehaussée présente l'intérêt d'assurer l'intégration paysagère de l'ouvrage dans un environnement requalifié tout en offrant une possibilité de franchissement confortable pour les PMR et pour les circulations cyclables.

L'ouvrage présentera une longueur totale de 368 mètres, permettant la liaison entre le carrefour du Bois Moussay au sud et la rue Babeuf au Nord. Le profil en travers de la rue est le suivant : trottoirs de 2,80 piétons + piste cyclable 1,50 m chaque côté, chaussée de 6,40 m en deux sens de circulation, pour une largeur totale de 15 mètres.

Le programme de réalisation objet de la présente convention concerne le franchissement aérien en lui-même, qui présente les caractéristiques suivantes : Portée du tablier : 23 m - Largeur : 15 m - Passage libre sous ouvrage de 5,90 m

Les rampes d'accès de part et d'autres seront réalisées et financées par le maître d'ouvrage.

Article 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

4.1. Durée de réalisation des études et travaux de la présente convention

La durée de réalisation des acquisitions et travaux engagés dans la présente convention et définis à l'Article 3 est estimée à 60 mois à compter de la notification de la présente convention par le STIF.

Article 5. ESTIMATION DES DEPENSES

5.1. Estimation des dépenses de l'opération et coûts d'objectifs par maître d'ouvrage

Sauf indication contraire, tous les montants ci-dessous sont des montants hors taxes exprimés aux conditions économiques de janvier 2006.

5.1.1. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence du protocole (CE 01/2006), par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle est proposé par le maître d'ouvrage en fonction du type de travaux et / ou du type de dépenses concerné, en concertation avec le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 est utilisé.

5.1.2. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes aux acquisitions foncières, aux travaux d'intermodalité et autres travaux depuis les études de niveau Esquisse jusqu'à la réalisation des travaux sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à 18,048 M€ tous périmètres confondus.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour risques, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés et les aléas normaux. Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels.

Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage de Plaine Commune, l'estimation des dépenses est arrêtée à :

13 560 074 € CE 2006.

Article 6. FINANCEMENT

6.1. Engagement du financeur

Le STIF s'engage à verser une subvention au maître d'ouvrage pour le financement des acquisitions foncières, des études et des travaux pour un montant total maximum de 13 560 074 € CE 2006, soit 18 441 015 en euros courants non actualisables et non révisables.

6.2. Délais de validité des contributions attribuées

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier révisé par le Conseil du STIF du 7 décembre 2011:

- Plaine Commune dispose d'un délai de deux ans à compter de la notification de la présente convention par le STIF pour démarrer les travaux (hors travaux préparatoires) sur son périmètre et solliciter une demande de paiement d'un premier acompte de 15% de la part de contribution du STIF. Au delà, ladite contribution devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la Direction générale du STIF si Plaine Commune établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage du programme ne lui sont pas imputables.
- Plaine Commune doit informer le STIF du commencement d'exécution des travaux.

6.3 Echancier prévisionnel des dépenses pour la présente convention

L'échéancier prévisionnel joint en annexe 2, évalué en euros constants (janvier 2006) d'une part et en euros courants d'autre part, estime les dépenses de Plaine Commune, relatives aux études, acquisitions foncières et travaux pour la présente convention de financement.

Cet échéancier prévisionnel de dépenses est établi sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de référence (janvier 2006) déduit de l'évolution de l'index TP01 pour les années 2007 à 2012, puis d'un taux prévisionnel de 3% par an pour les années suivantes.

Ce taux sera automatiquement ajusté chaque année en fonction de l'évolution effective de l'indice du TP01, dès parution de l'indice du mois de janvier de l'année en cours.

L'échéancier prévisionnel de dépenses pourra également être ajusté chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'Article 8 ci-après, au cours de sa réunion annuelle, sur la base d'une proposition de Plaine Commune, en fonction de l'avancement des études et du déroulement du chantier, à valider par le STIF.

Article 7. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

7.1. Autorisations de programme

Les autorisations de programme nécessaires à la réalisation de l'opération « Intermodalité et espaces publics », leurs affectations et leur échelonnement relèvent de la responsabilité du STIF.

7.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par le STIF selon les modalités de l'article 6.

7.3. Modalités d'émission des appels de fonds intermédiaires

Les appels de fonds intermédiaires de Plaine Commune sont effectués auprès du STIF selon une périodicité semestrielle au plus tard le 30 juin et 31 décembre de chaque année, au vu de l'avancement des travaux, sur présentation des éléments ci-après :

- Appel de fond signé par le représentant légal de Plaine Commune précisant le taux d'avancement des travaux, le montant des contributions déjà versées par le STIF et montant de l'appel de fonds ;
- un état des dépenses constatées visé par le comptable public de Plaine Commune, présenté selon le formalisme de l'annexe 4, indiquant notamment par année d'exécution et par poste la liste des dépenses acquittées
- un certificat d'avancement visé par le directeur d'opération concerné. Ce certificat comportera le pourcentage en cumul estimé ainsi qu'un état des principaux travaux réalisés.

7.4. Solde

Au plus tard trois ans après la fin des travaux, Plaine Commune présente le relevé de dépenses finales selon les modalités précisées à l'article 11 ci-après.

Sur la base de celui-ci, Plaine Commune procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu auprès du STIF, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde dans la limite du plafond indiqué à l'article 6.1.

7.5. Modalités de versement

Le versement des montants de contribution appelés par le maître d'ouvrage est effectué par le STIF dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds émis selon les modalités énoncées au 7.3 ci-avant.

Les versements du STIF sont effectués par virement bancaire à Plaine Commune sur le compte ouvert au nom de Plaine commune à la BANQUE DE FRANCE, aux coordonnées bancaires ci-après :

Identification national de compte bancaire - RIB

Code banque : 30001

Code guichet : 00718

N° de compte : C 9360000000

Clé : 63

RC PARIS B 572104891

Le paiement est effectué à Plaine Commune par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

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

Parties	Coordonnées
Plaine Commune 21 Avenue Jules Rimet 93218 la Plaine St Denis Cedex	Direction de la Voirie Florent SERRAT Florent.SERRAT@Plainecommune.com.fr 01 55 93 56 35
STIF 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Division Pôles Christophe RIPEAU christophe.ripeau@stif.info 01 53 59 14 43

Article 8. COMITE DE SUIVI

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études de projet et réalisation.

8.1. Comité de suivi de la convention de financement

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de l'opération, ci-après désigné « le Comité de Suivi » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant de la présente convention.

Ce Comité de Suivi se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte-rendu est analysé par le STIF en vue du comité.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le Comité de Suivi est chargé de suivre, de piloter et de valider l'opération principalement autour des trois thématiques suivantes :

1. Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur l'avancement des travaux au regard de la présente convention de financement,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2. Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4.2.7, pour chacun des postes définis dans l'opération,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

3. La communication autour du projet

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

8.2. Comité de pilotage

Il se réunit, sous la présidence du STIF, avec le maître d'ouvrage.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées. Ce compte rendu est analysé par le STIF. A cette fin, l'ensemble des documents du maître d'ouvrage devra être transmis au STIF sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Pilotage.

Ce Comité de Pilotage a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais prévus et du plan de financement prévu.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation technique, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le Comité de Suivi de la convention de financement décrit au paragraphe précédent.

Il est systématiquement convoqué en cas de modification par le maître d'ouvrage du programme de l'opération, du coût de réalisation, du délai de l'opération. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité de Pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leur impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de Pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le

cas échéant, les dispositions prévues aux articles 8 et 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

Article 9. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

9.1. Comptabilité de l'opération

Plaine Commune s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Plaine commune s'engage à informer préalablement le STIF de toute autre participation financière attribuée en cours d'exécution de la présente convention et relative à l'objet de cette dernière.

Plaine Commune conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

9.2. Information

Plaine Commune, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engage à :

- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du STIF,
- informer sans délai le STIF en cas de difficulté ayant une incidence financière ou une incidence sur le respect du calendrier.

9.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

Plaine Commune s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, marchés de travaux et contrôles techniques divers...) ; le maître d'ouvrage s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

9.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF, Plaine Commune s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par les demandeurs, d'effectuer des visites des lieux, installations et travaux relevant de la présente opération et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs, Plaine Commune étant chargé de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

9.5. Gestion des litiges et contentieux avec des tiers

Plaine Commune assure la gestion de tout litige avec les tiers liés à la réalisation des travaux, tant en phase amiable qu'en phase contentieuse, et en informe le STIF.

Article 10. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Avant la mise en service globale des espaces publics supports d'intermodalité de l'opération Tangentielle Nord 1^{er} tronçon, Plaine Commune invite le STIF à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet.

Article 11. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Plaine Commune établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la fin des travaux, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- un rapport financier, visé du comptable public précisant les éléments suivants :
 - le récapitulatif des contributions attribuées,
 - le récapitulatif des contributions versées par le STIF,
 - le récapitulatif des dépenses hors taxes acquittées par Plaine Commune à la date de réalisation du bilan financier et physique établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- la liste des dépenses acquittées sur toute la durée du contrat, en version papier et en version électronique (tableur), présentant la liste des factures acquittées avec le détail suivant pour chaque facture :
 - Le numéro de facture,
 - L'objet de la facture
 - Le montant HT
 - La date de paiement
 - le poste (voir annexe 2) concerné (préciser, le cas échéant si dépense affectée à plusieurs postes)
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses acquittées (celui ci représentant la différence entre les dépenses effectivement acquittées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par le financeur), visé par le comptable public,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Article 12. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Sous le pilotage du STIF, Plaine Commune collecte a posteriori les informations nécessaires à l'évaluation socio-économique et environnementale comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Ile-de-France et établit ledit bilan au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service de l'ensemble de l'opération Tangentielle Nord.

Article 13. COMMUNICATION

Plaine Commune s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- mentionner les financeurs de l'opération sur tout acte de communication relevant de la communication et publication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leur logo et de toute information sur les taux de financement ;
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des cosignataires ;
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Article 14. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention fera l'objet d'un avenant à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation.

Article 15. RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de 45 jours commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

En cas de résiliation de la présente convention, Plaine Commune s'engage à transmettre au STIF dans un délai de 30 jours à compter de la date de résiliation, les pièces justificatives relatives au règlement du solde de l'opération précisées à l'article 11 ci-avant. Le règlement du solde sera effectué dans les conditions précisées à l'article 7.4 de la présente convention.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

Article 16. DATE D'EFFET et DUREE de LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de sa signature par l'ensemble des parties et de la notification à Plaine Commune des financements nécessaires à son exécution. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes:

- réception des ouvrages et installations par Plaine Commune,
- solde des paiements par le STIF,
- présentation du bilan financier et physique des aménagements visé à l'article 11,
- remise par le maître d'ouvrage au STIF du bilan physique et financier visé à l'article 13,
- présentation de l'évaluation socio-économique et environnementale des aménagements objet de la présente convention,

Et au plus tard le 31/12/2018.

Fait en 2 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour le STIF

Sophie MOUGARD
Directrice Générale du STIF

Pour Plaine Commune

Monsieur Patrick BRAOUEZEC
Président de Plaine Commune

Liste des annexes

Annexe 1 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 2 : principaux postes de dépenses

Annexe 3 : évolution de l'indice TP 01

Annexe 4 : échéancier prévisionnel des dépenses

ANNEXE 1 CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Calendrier opérationnel établi par Plaine Commune en juillet 2012

DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES												
ACCOMPAGNEMENT TANGENTIELLE NORD												
CALENDRIER PREVISIONNEL												
	JANVIER	FEBVIER	MARS	AVRIL	MAI	JUN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
2012												
Financement Dabuf												
Epiphy Cyprien												
Epiphy Mikhaïl												
Pierrefix Stans												
Stans Carole espère polina												
Stans Carole Ouzga RO29												
Dugy La Couronne												
2013												
Financement Dabuf												
Epiphy Cyprien												
Epiphy Mikhaïl												
Pierrefix Stans												
Stans Carole espère polina												
Stans Carole Ouzga RO29												
Dugy La Couronne												
2014												
Financement Dabuf												
Epiphy Cyprien												
Epiphy Mikhaïl												
Pierrefix Stans												
Stans Carole espère polina												
Stans Carole Ouzga RO29												
Dugy La Couronne												
2015												
Financement Dabuf												
Epiphy Cyprien												
Epiphy Mikhaïl												
Pierrefix Stans												
Stans Carole espère polina												
Stans Carole Ouzga RO29												
Dugy La Couronne												

- Programmation
- Production matière d'œuvre
- Etude EIO
- Etude AVP
- Etude PRO
- Etude DCE
- Production matériel public travaux
- Préparation du chantier
- Travaux
- Réception des travaux

15/11/2012

ANNEXE 2

PRINCIPAUX POSTES DE DEPENSES [en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

Bilan détaillé HT aux CE 2006

FINANCEMENT PROJET TLN		
	POLES GARES	OUVRAGE BABEUF
Acquisitions foncières	2 135 969	77 239
Etudes de programmation		
Etudes complémentaires	186 127	66 041
Maîtrise d'œuvre	889 280	81 752
Travaux	7 944 426	1 482 308
Frais divers	6 598	28 793
Aléas et provisions	579 674	81 867
TOTAL	11 742 074	1 818 000
TOTAL PROJET TLN	13 560 074 € HT CE 2006	

PM : Réalisation des rampes d'accès à l'ouvrage Babeuf sous financement de Plaine Commune pour un montant de 4 046 618 €HT aux CE 2006

Bilan détaillé HT en euros courants (prix actualisés au 1^{er} janvier 2012)

FINANCEMENT PROJET TLN		
	POLES GARES	OUVRAGE BABEUF
Acquisitions foncières	2 135 969	77 239
Etudes de programmation		
Etudes complémentaires	186 127	66 041
Maîtrise d'œuvre	889 280	81 752
Travaux	7 944 426	1 482 308
Frais divers	6 598	28 793
Aléas et provisions	579 674	81 867
TOTAL CE 2006	11 742 074	1 818 000
Actualisations	4 216 814	664 127
TOTAL actualisés	15 958 889	2 482 127
TOTAL PROJET TLN	18 441 015 € HT	

PM : Réalisation des rampes d'accès à l'ouvrage Babeuf sous financement de Plaine Commune pour un montant de 5 520 584 €HT aux CE 2006

ANNEXE 3
EVOLUTION DE L'INDICE TP01

Année	Mois	Valeur	Taux annuel
2006	Janvier	544,6	
2007	Janvier	567,2	4,15%
2008	Janvier	603,6	6,42%
2009	Janvier	615,9	2,04%
2010	Janvier	635,2	3,13%
2011	Janvier	667,7	5,12%
2012	Janvier	693,4	3,85%
2013	Janvier	Prév	3,00%
2014	Janvier	Prév	3,00%
2015	Janvier	Prév	3,00%

ANNEXE 4

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES PAR PLAINE COMMUNE [en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

Echéancier prévisionnel établi par Plaine Commune en juillet 2012

Echéancier prévisionnel						
	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Acquisitions foncières			1 378 481	757 488		2 135 969
Etudes complémentaires	41 964	16 000	50 000	50 000	28 163	186 127
Maîtrise d'œuvre		130 000	299 280	230 000	230 000	889 280
Travaux				3 944 426	4 000 000	7 944 426
Frais divers		3 000	3 524		74	6 598
Aléas et provisions		1 000	42 196	236 478	300 000	579 674
Actualisations	9 485	40 984	552 306	1 830 443	1 783 596	4 216 814
TOTAL POLES GARES	51 449	190 984	2 325 787	7 048 835	6 341 833	15 958 888
Acquisitions foncières			77 239			77 239
Etudes complémentaires		23 479	22 452	15 110	5 000	66 041
Maîtrise d'œuvre	14 268	26 202	13 280	14 002	14 000	81 752
Travaux			83 492	477 343	921 473	1 482 308
Frais divers	461	148	7 084	15 650	5 450	28 793
Aléas et provisions		2 002	5 788	20 000	54 077	81 867
Actualisations	3 329	14 162	65 192	190 153	391 291	664 127
TOTAL BABEUF	18 058	65 993	274 527	732 258	1 391 291	2 482 127
TOTAL	69 508	256 977	2 600 314	7 781 093	7 733 123	18 441 015
Dont actualisations	12 815	55 146	617 498	2 020 596	2 174 886	4 880 941

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2012/376
Séance du 13 décembre 2012



DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

TRAM-TRAIN TANGENTIELLE OUEST ENTRE SAINT-GERMAIN RER ET SAINT-CYR RER

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code de l'environnement (articles L123-1 et suivants) et le code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants) ;
- VU** le décret n° 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** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat Particulier Région-Département des Yvelines ;
- VU** la délibération n° 2006/0571 du Conseil du STIF du 5 juillet 2006 approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ;
- VU** la délibération n°2008/0137 du Conseil du STIF relative à la convention de maîtrise d'ouvrage unique entre le STIF, RFF et la SNCF ;
- VU** la délibération n° 2012/0102 du Conseil du STIF du 11 avril 2012 approuvant le bilan de la concertation préalable sur le tronçon sud du prolongement de la Grande Ceinture Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr l'Ecole ;
- VU** la délibération n° 2012/0103 du Conseil du STIF du 11 avril 2012 approuvant le schéma de principe relatif au projet de Tangentielle Ouest Phase 1 de Saint-Germain-en-Laye RER A à Saint-Cyr-l'Ecole RER C, pour un montant de 220,3 M€ H.T. aux conditions économiques de janvier 2011, avec un coût de référence du matériel roulant estimé à 4,3 M€ la rame (CE 01/2011) et un coût d'objectif à 13 € du train kilomètre, péage compris, pour les coûts d'exploitation ;
- VU** le rapport n° 2012/376 ;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 3 décembre 2012 et de la Commission de la Démocratisation du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au projet de Tram-train Tangentielle Ouest entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

Délibération n° 2012/377

Séance du 13 décembre 2012



**Actualisation du Dossier Objectifs et de Caractéristiques Principales
Modalités de la Concertation
Tangentielle Ouest Phase 2 : Saint-Germain Grande-Ceinture –
Achères Ville RER**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- 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° 2006/0571 du Conseil du STIF du 5 juillet 2006 approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales et la publication CNDP pour la Tangentielle Ouest ;
- VU** la délibération n°2008/0450 du Conseil du STIF relative à la convention de maîtrise d'ouvrage unique entre le STIF, RFF et la SNCF et la convention de financement entre le STIF, la Région Île-de-France, l'Etat et le département des Yvelines ;
- VU** la délibération n° 2012/0102 du Conseil du STIF du 11 avril 2012 approuvant le bilan de la concertation préalable sur le tronçon sud du prolongement de la Grande Ceinture Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'École ;
- VU** la délibération n° 2012/0103 du Conseil du STIF du 11 avril 2012 approuvant le schéma de principe relatif au projet de Tangentielle Ouest Phase 1 de Saint-Germain-en-Laye RER A à Saint-Cyr-l'École RER C, pour un montant de 220,3 M€ H.T. aux conditions économiques de janvier 2011, avec un coût de référence du matériel roulant estimé à 4,3 M€ la rame (CE 01/2011) et un coût d'objectif à 13 € du train kilomètre, péage compris, pour les coûts d'exploitation ;
- VU** le courrier du STIF en date du 30 octobre 2012 demandant aux communes leur avis sur les modalités de concertation ;
- VU** le rapport n°2012/377 ;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 3 décembre 2012 et de la Commission de la Démocratisation du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales actualisé de la Phase 2 du projet de tram-train Tangentielle Ouest entre Saint-Germain Grande-Ceinture et Achères Ville RER ;

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- Favoriser le développement des transports en commun qui répondent aux besoins des échanges locaux ;
- Prolonger la Grande-Ceinture-Ouest actuellement en service, afin d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales du secteur ;
- Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités (Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise, etc.).

Article 2 : d'organiser une concertation d'une durée minimum de quatre semaines, dont les modalités avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, comprendront notamment:

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux des réunions publiques ;
- **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;
- **Des réunions publiques d'information et d'échange** dans chacune des communes traversées par le projet, soit trois réunions publiques ouvertes à tous.

Article 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet ;

Article 4 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in dark ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned above the printed name.

Délibération n° 2012/378
Séance du 13 décembre 2012

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO A L'EST
DE CHATEAU DE VINCENNES A VAL-DE-FONTENAY

CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE FAISABILITE

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

- VU** Le Code des Transports et notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de projets 2007-2013 État - Région Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la loi n° 85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP ;
- VU** la décision attributive de subvention, par délibération, de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France n°CP12-295 du 29 mars 2012 ;
- VU** la décision attributive de subvention de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France du 28 juin 2012 ;
- VU** le rapport n° 2012/378 ;
- VU** l'avis de la commission des Investissements et du suivi du contrat de projets du 3 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement d'un montant de 400 000 € HT relative aux études de faisabilité de l'opération Prolongement de la Ligne 1 du métro à l'Est (Vincennes à Val-de-Fontenay) et financée par l'Etat à hauteur de 30% et par la Région d'Ile-de-France à hauteur de 70% ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et à prendre toutes les mesures nécessaires pour son exécution ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer tout acte nécessaire à la concrétisation du projet ;

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-378-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

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

Jean-Paul HUCHON

Décembre
2012

Prolongement de la ligne 1 du métro à l'Est De Château de Vincennes à Val-de-Fontenay

Convention de financement des études de faisabilité



TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u>	<u>5</u>
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>5</u>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES	6
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE	6
1.3	CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES ETUDES	6
<u>2</u>	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>7</u>
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES	7
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	7
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE	7
2.2	LES FINANCEURS	7
2.2.1	IDENTIFICATION	7
2.2.2	ENGAGEMENTS	7
<u>3</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>7</u>
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE	7
3.2	CONTENU DES ETUDES DES MAITRES D'OUVRAGE	7
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	8
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA REGION	8
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	8
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	9
3.4.3	PAIEMENT	9
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	9
3.5	COMPTABILITE DES MOA	10
<u>4</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	<u>10</u>
<u>5</u>	<u>GESTION DES ECARTS</u>	<u>10</u>
<u>6</u>	<u>DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>10</u>
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	10
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	11
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	11
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	11
6.5	MESURES D'ORDRE	12

7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	12
7.1	COMITE TECHNIQUE	12
7.2	COMITE DES FINANCEURS	13
7.3	COMITE DES FINANCEURS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
7.4	COMMISSION DE SUIVI	13
7.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	14
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES</u>	14
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	14
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS	14

Entre

L'État, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____

Ci-après désignés par « les financeurs »

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France,

Ci après désigné par « le STIF »

Visas

Vu le code des transports,

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

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

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

Vu la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'État et la Région, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,

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

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

La ligne 1 du métro qui relie sur 16,5 km Vincennes (station château de Vincennes) à La Défense (Grande Arche) est la plus fréquentée du métro francilien, avec environ 725 000 voyageurs par jour ouvrable. Au vu de sa forte fréquentation, son automatisation est en cours et devrait être complète en 2012.

Dans le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) adopté par délibération du Conseil régional d'Île-de-France le 25 septembre 2008, ce prolongement de la ligne 1 est inscrit en phase 1 (2007-2013) et en phase 2 (2014-2020) jusqu'au Carrefour des Rigollots à Fontenay-sous-Bois et la gare du Val de Fontenay.

Le projet de prolongement de la ligne 1 à l'Est doit permettre de répondre à des enjeux de désenclavement de territoires denses du cœur d'agglomération qui sont aujourd'hui à l'écart des réseaux de transports en commun lourds (notamment certains quartiers de Fontenay-sous-Bois ou Montreuil).

Le maillage avec les autres lignes de transports collectifs structurantes existantes ou en projet dans ce secteur constitue également un enjeu fort : prolongement du tramway T1, RER A et RER E, projet de métro Grand Paris Express (arc Est en proche couronne inscrit au réseau complémentaire).

Le projet de prolongement de la ligne 1 à l'Est était mentionné au Contrat de Projets État-Région 2007-2013. La Convention particulière transports (avenant spécifique du CPER), signée le 26 septembre 2011 entre l'État et la Région prévoit une enveloppe globale de 25M€ pour la réalisation d'études amont, à partager entre SD RER A et RER B, tunnel Chatelet Gare du Nord, tramway RD5 et d'autres opérations dont le prolongement de la ligne 1. Son financement est assuré à 70% par la Région et à 30% par l'Etat.

Cette convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement des études de faisabilité du projet de prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études de faisabilité du projet de prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay.
- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études
- de préciser le contenu des études nécessaires
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention la dénomination unique suivante : prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay – études de faisabilité.

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Le prolongement de la ligne 1 à l'Est a déjà fait partiellement l'objet d'études, dont notamment une étude de la RATP en 2006 jusqu'au Carrefour des Rigollots, tenant compte du projet d'automatisation de la ligne.

1.2 Définitions et contenu de l'étude

Le contenu porte sur un programme d'études préalables visant à préciser la consistance du projet de prolongement de la ligne 1 à l'Est en vue de définir les enjeux, la constitution du projet, son impact sur l'exploitation de la ligne 1, etc.

Le programme d'études préalables comprend trois phases :

- phase 1 :
 - 1.1 analyse des enjeux urbains et de déplacements
 - 1.2 situation de référence de la ligne 1
- phase 2 : proposition de tracés
- phase 3 :
 - 3.1 études techniques
 - 3.2 prévisions de trafic et analyse socio-économique

L'étude apportera des éclairages sur :

- l'opportunité du projet ;
- les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) envisageable(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation sommaire des coûts (une fourchette de coûts d'investissement et une fourchette de coûts d'exploitation), du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique ;
- l'identification des solutions les plus pertinentes sur la base d'une analyse comparative multicritère.

Les documents remis comprendront l'intégralité des études financées dans le cadre de la présente convention.

L'ensemble des documents sera remis par le MOA aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

1.3 Calendrier de mise en œuvre des études

Le délai de réalisation de l'étude est fixé à 18 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 La maîtrise d'ouvrage des études

2.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

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

Au stade des études amont, le STIF est l'unique maître d'ouvrage des études.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France.

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, des études de faisabilité (décrites à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

3 Modalités de financement et de paiement

3.1 Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à ces études de faisabilité, est évalué à 400 000 € HT courants, non actualisable et non révisable.

3.2 Contenu des études des maîtres d'ouvrage

Les coûts pris en charge par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.1.2, sont établis comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts Euros courants
STIF	400 000 €

Ces estimations prennent en compte une part de « Provisions pour études complémentaires » correspondant à des demandes particulières ou à de besoins spécifiques clairement identifiés au cours de l'étude.

Le lancement de ces études complémentaires devra être validé préalablement en Comité de Suivi (cf. article 7.2 de la présente convention).

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay (Euros courants) Montant et %

	État	Région	Total
STIF	120 000 €	280 000 €	400 000 €
	30 %	70 %	100 %

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

3.4.1 Versement d'acomptes

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

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

A : Versement acomptes Etat/ RIF

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 1.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.

- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

C-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et [soit par le comptable public, soit par l'expert comptable ou le commissaire aux comptes] indiqués à l'article 1.2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

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

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

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

STIF

sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 10071

Code guichet : 75000

N° de compte : 00001005079

Clé : 72

Le paiement est effectué au STIF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence du versement de la subvention.

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

STIF

Direction des projets d'Investissements

Division Pôles

39-41 rue de Châteaudun

75009 PARIS

3.5 Comptabilité des MOA

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

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

4 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

5 Gestion des écarts

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou bien si les co-financeurs et les maîtres d'ouvrage n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

6 Dispositions générales

6.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.4

ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Règlement des litiges

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

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

6.3 Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

6.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

- réception des documents indiqués à l'article 1-2-3 de la présente convention,

- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2,

6.5 Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux.

7 Organisation et suivi de la présente convention

Le STIF s'assure du suivi de l'étude, du respect des délais de l'opération indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet comme indiqué aux articles 1-2 et 1-3 de la présente convention, dans le respect du montant défini à l'article 3. Il s'engage également à transmettre aux financeurs les documents de l'étude, objet de la présente convention.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage coordinateur, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

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

7.2 Comité des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs comprenant l'ensemble des signataires de la convention, convoqué et placé sous l'autorité du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

7.3 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.4 Information hors comité et commission de suivi

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs en seront informés, pourront y assister. Les comptes-rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

Par défaut, Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

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

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

8.2 Communication des financeurs

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

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

- l'ordre entre partenaires : *à définir*
- l'ordre des financeurs : *en fonction du montant des participations*
- *en dernier : le logo du STIF*

*
* *

Fait en trois exemplaires originaux

Visa Etat	Pour la Région Ile-de-France	Pour le STIF
Daniel CANEPA Préfet de la région Ile-de-France	Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	Sophie MOUGARD Directrice Générale

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2012/379

Séance du 13 décembre 2013

**DESATURATION DE LA LIGNE 13
PAR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 A MAIRIE DE SAINT-OUEN**

AVANT-PROJET

PROTOCOLE CADRE RELATIF AUX FINANCEMENTS

CONVENTION DE FINANCEMENT N°1

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

- VU** le code des transports (partie législative), et notamment les articles L. 1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2007-2013 d'Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** le contrat particulier signé le 26 novembre 2009 entre la Région Ile-de-France et la Ville de Paris ;
- VU** le contrat particulier signé le 11 mai 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général de Seine-Saint-Denis ;
- VU** le contrat particulier signé le 19 juin 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général des Hauts-de-Seine ;
- VU** la décision n°2011/0773 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 5 octobre 2011, approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique relatifs au projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;
- VU** la décision du Conseil d'administration de la RATP, prise dans sa séance du 14 octobre 2011, approuvant le schéma de principe relatif au projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;
- VU** le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, et les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Paris, Clichy-la-Garenne, Saint-Ouen et du POS de Saint-Denis ;



- VU** l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), autorité environnementale pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la RATP, établissement public de l'Etat, adopté lors de la séance du 23 novembre 2011 ;
- VU** l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), autorité environnementale pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage du STIF, en date du 1^{er} décembre 2011 ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n°2011-3237 du 16 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- VU** les rapports et conclusions favorables de la commission d'enquête en date du 26 mars 2012, portés à la connaissance du STIF en date du 19 avril 2012 ;
- VU** la décision n°2012/0210 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 11 juillet 2012, déclarant d'intérêt général le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;
- VU** l'arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 déclarant d'utilité publique le prolongement de la ligne 14 du métro à Mairie de Saint-Ouen et emportant la mise en comptabilité des POS ou des PLUS pour les communes de Paris (8^{ème}, 9^{ème} et 17^{ème} arrondissements), de Clichy-la-Garenne (92), de Saint-Denis et de Saint-Ouen (93) ;
- VU** le rapport n°2012/379 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 3 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avant-projet relatif à la désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, pour un coût objectif de 1 200 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2008, soit un montant de 1 380 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2012, à l'exception des éléments proposés par la RATP sur les coûts d'exploitation et le coût du transfert et d'adaptation du matériel roulant supplémentaire requis. Par ailleurs, compte tenu de l'impératif de sécuriser la date de mise en service du projet, le STIF souhaite être étroitement associé à la définition et au choix du système automatique d'exploitation des trains (SAET), en tant que maître d'ouvrage conjoint, que financeur du matériel roulant et au titre de ses responsabilités en matière de sécurité des systèmes de transports guidés ;

ARTICLE 2 : d'approuver le Protocole cadre relatif aux financements de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen et de l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 – passage de 6 à 8 voitures ;

ARTICLE 3 : d'approuver la Convention de financement de réalisation n°1 relative au prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen pour un montant de 120 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2008, soit un montant de 138 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2012, entre :

- la Société du Grand Paris à hauteur de 42%,
- la Région Ile-de-France à hauteur de 38%,
- la Ville de Paris à hauteur de 20% ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit protocole cadre des financements et ladite convention de financement ;

ARTICLE 5 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

ARTICLE 6 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

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



Jean-Paul HUCHON

2012

**DESATURATION DE LA LIGNE 13 PAR LE
PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14
« SAINT-LAZARE
A MAIRIE DE SAINT-OUEN »**

et

**ADAPTATION DES STATIONS
EXISTANTES DE LA LIGNE 14 –
PASSAGE DE 6 A 8 VOITURES**

Protocole-cadre relatif aux financements



Entre,

En premier lieu,

- En présence de l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n°CR _____ du Conseil Régional en date du _____,
- la **Société du Grand Paris** (SGP), représentée par le Président du directoire, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par décret du 14 septembre 2011
- la **Ville de Paris**, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération n° _____ en date du _____,
- le **Conseil général des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par délibération n° _____ en date du _____,
- le **Conseil général de la Seine-Saint-Denis**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par délibération n° _____ en date du _____,

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9^{ème}, 39 bis/41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil n° 2012/_____ du 13 décembre 2012,

ci-après désigné le STIF, autorité organisatrice et maître d'ouvrage conjoint.

- la **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisien, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 54 quai de la Rapée, 75012 Paris, représenté par son Président Directeur Général,

ci-après désigné la RATP, financeur et maître d'ouvrage conjoint.

VISAS

- VU** le code des transports (partie législative), et notamment l'article L 1241-1 et suivants,
- VU** la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de- France,
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP ;
- VU** le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de transports public du Grand Paris
- VU** l'arrêté interpréfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la Ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen
- VU** le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du 18 juin 2009 du Conseil Régional approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France,
- Vu** la délibération n° 2009-VI-40 du 18 juin 2009 du Conseil Général de Seine Saint-Denis approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France,
- Vu** la délibération n° du 23 octobre 2009 du Conseil Général des Hauts de Seine approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France,
- VU** la délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional d'Ile-de-France en date du 23 juin 2011 – Convention Particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,
- VU** la délibération n° CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- VU** le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil du STIF du 5 octobre 2011,
- VU** le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 approuvé en Conseil du STIF du 7 décembre 2011,
- VU** le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 approuvé par la RATP du 2 décembre 2011,
- VU** la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvée en conseil du STIF du 5 octobre 2011,
- VU** la convention de réalisation et de financement de la concertation préalable, du dossier d'avant-projet, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique de l'adaptation des stations de la ligne 14 : passage de 6 à 8 voitures, approuvée en conseil du STIF du 8 février 2012,
- VU** le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil de la RATP du 14 octobre 2011,
- VU** l'Arrêté inter-préfectoral n°2011-3237 du 7 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique du 11 janvier 2012 au 12 février 2012, préalable à la déclaration d'utilité publique, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes,
- VU** l'avis favorable figurant dans le rapport de la Commission d'enquête publique adressé par la Préfecture au STIF par courrier daté du 19 avril 2012,
- VU** La déclaration de projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen approuvé par la délibération n° du Conseil du STIF,
- VU** l'approbation des AVP et du présent protocole en conseil du STIF du 13 décembre 2012 ;

VU la délibération n°..... du Conseil Régional ;
VU la délibération n°..... du Conseil de Paris ;
VU la délibération n°..... du Conseil général des Hauts-de-Seine ;
VU la délibération n°..... du Conseil général de Seine Saint-Denis ;
VU la délibération n°..... du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris ;
VU la délibération n°..... du Conseil d'Administration de la RATP.

Il est convenu ce qui suit :

Préambule

Le présent protocole-cadre est relatif au projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen », d'une part, et à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14, d'autre part.

Ces deux opérations ont notamment pour objectifs essentiels :

- de désaturer la ligne 13 à la mise en service du prolongement ;
- d'augmenter la capacité de transport de la ligne 14 prolongée à « Mairie de Saint-Ouen » par le passage de 6 à 8 voitures des trains afin d'offrir la capacité maximale permise par les infrastructures adaptées de la ligne (au moins 40 000 voyageurs à l'heure et par sens) ;
- de permettre les prolongements ultérieurs au Nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, et au sud jusqu'à Aéroport d'Orly en optimisant les investissements publics.

En application de l'article L1241-4 du code des transports et du décret 2011-320 du 23 mars 2011, s'agissant du prolongement d'une ligne existante, le STIF et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage de l'opération de prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen ».

Le prolongement de la ligne 14, opération majeure du Plan de Mobilisation de 2009 au titre de la désaturation de la ligne 13, est inscrit au Contrat de projets « 2007-2013 » sous l'intitulé « Amélioration de la ligne 13 » et à la convention particulière transports sous le titre « Extension de la ligne 14 entre la gare Saint-Lazare et la future gare mairie de Saint-Ouen ».

La désaturation de la ligne 13 du métro est un enjeu fondamental

Fin 2006, le STIF a lancé une réflexion sectorielle visant à étudier des solutions alternatives, permettant de désaturer la ligne 13 et d'apporter un net gain de qualité de service de la desserte du nord-ouest parisien. Parmi les scénarios étudiés, le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen est apparu comme le plus pertinent.

Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement de la ligne 14 a été approuvé en Conseil du STIF du 8 avril 2009. Après délibération de la Commission nationale du débat public (CNDP), le STIF a organisé une concertation préalable sous l'égide d'un garant. Cette première étape de consultation du public s'est tenue du 10 janvier au 11 février 2010. Le Bilan de la concertation a été approuvé au Conseil du STIF du 07 juillet 2010.

Parallèlement, le STIF a engagé les études pour constituer le schéma de principe et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, approuvés en Conseil du STIF du 5 octobre 2011. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 16 janvier au 17 février 2012. Le rapport de l'enquête publique a présenté un avis favorable sans réserve.

L'avant-projet administratif, validé par le Conseil du STIF du 13 décembre 2012, a fixé le coût d'objectif à 1200 M€ aux conditions économique de janvier 2008 (*soit 1380 M€ aux conditions économiques de janvier 2012*).

La mise en service du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen est prévue à horizon 2017.

L'adaptation des stations existantes de la ligne 14

Outre le prolongement à « Mairie de Saint-Ouen », la ligne fera l'objet de nouvelles extensions à Orly et à Pleyel dans le cadre du réseau du Grand Paris Express. Ces prolongements de la ligne 14, vont engendrer une hausse de la fréquentation de la ligne 14. Les études de trafic réalisées par le STIF et la RATP envisagent une charge sur la ligne 14 de 30 000 utilisateurs à l'heure de pointe du matin en 2020, avec le prolongement à « Mairie de Saint-Ouen ». Les études conduites par la Société du Grand Paris (SGP) prévoient 36 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin en 2025, avec les prolongements à Pleyel et Orly. Ainsi, la limite de capacité de la ligne 14, sans marge, sera atteinte à l'heure de pointe avec des navettes automatiques de six voitures exploitées à 85 secondes (30 000 voyageurs).

Afin de maintenir la qualité du service, il est nécessaire d'augmenter la capacité de la ligne 14. Ceci implique de l'exploiter avec des rames de huit voitures et une fréquence de 85 secondes. La capacité maximum de la ligne 14 sera ainsi portée à 40 000 voyageurs à l'heure.

Les études menées par la RATP ont mis en évidence que :

- Les quais existants sont dimensionnés à 120m pour accueillir à terme des trains de huit voitures, et ne nécessitent pas d'être modifiés,
- En revanche, en passant à huit voitures, les autres espaces constitutifs des stations (couloirs, mezzanines, salle de billets, sorties de secours...) ne permettent pas d'assurer les temps d'évacuation réglementaires, et nécessitent par conséquent d'être redimensionnés, à l'exception des stations « Bibliothèque François Mitterrand », « Gare de Lyon » et « Châtelet »,
- Les neuf stations existantes ne sont pas équipées d'abri en cas de sinistre pour les personnes marquées par un handicap comme l'exige la récente réglementation de 2009.

Ainsi, ces études ont montré qu'il est nécessaire d'adapter les stations existantes de la ligne 14 et qu'il est opportun de mener ces travaux également en anticipation des prolongements à venir.

Pour ce qui concerne le matériel roulant nécessaire à la mise en œuvre du prolongement, le STIF et la RATP ont pris en charge le sujet en application des textes juridiques et du protocole relatif à la gouvernance du matériel roulant, annexé au contrat 2012-2015.

Le schéma de principe de l'adaptation des stations existantes a été approuvé au Conseil de la RATP du 2 décembre 2011 et au Conseil du STIF du 7 décembre 2011.

Ces adaptations des stations existantes sont prévues concomitamment au prolongement de la ligne 14.

Le Plan de mobilisation

Le plan de mobilisation a inscrit le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen comme une opération urgente et a mobilisé les partenaires suivants pour son financement : Région, Etat, Ville de Paris, département des Hauts de Seine et département de Seine Saint-Denis.

La contribution de la Société du Grand Paris

En application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et du décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage de la ligne Bleue du Réseau de Transport Public du Grand Paris (liaison d'Orly à Saint Denis Pleyel) constituée des prolongements de la ligne 14 au nord de « Mairie de Saint-Ouen » à « Saint Denis Pleyel » et au sud d'Olympiades à Orly.

La Société du Grand Paris considère nécessaire de participer aux opérations objets du présent protocole afin de rechercher conjointement avec les autres signataires du présent protocole une optimisation des investissements publics. La Société du Grand Paris est en effet fondée à

apporter sa contribution au financement de ce projet, dès lors que ce prolongement est indispensable à la réalisation de l'objectif de connexion des aéroports au centre de Paris par métro automatique, qu'il prévoit l'adaptation nécessaire des infrastructures et des systèmes de la ligne existante en vue de son exploitation à pleine capacité, et qu'il intègre toutes les dispositions permettant la mise en service du prolongement à Orly en 2020.

Le présent document est désigné comme suit :

« Protocole cadre - Prolongement de la ligne 14 jusqu'à « Mairie de Saint-Ouen et Adaptation des stations existantes »

ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE

L'objet du présent protocole est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions financières pour la mise en œuvre de l'opération de « Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen » et d'adaptation des stations existantes de la ligne 14.

Le projet ne comportera aucune mise en service intermédiaire induisant un phasage technique des travaux.

Le présent protocole fixe un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération les concernant tels que définis dans l'avant-projet.

Les financeurs reconnaissent l'obligation et la capacité de la RATP, en tant que MOA chargé de la conduite et de la réalisation de l'opération, à prendre dès le vote du Conseil du STIF et la signature du protocole, toutes dispositions et engagements pour mener à bien le projet, conformément aux AVP du projet approuvés par le STIF.

Les travaux de prolongement de la ligne 14 feront l'objet de conventions de financement qui préciseront les conditions dans lesquelles seront mis en place ces financements.

ARTICLE 2. COUT ET FINANCEMENT DES OPERATIONS

2.1 Prolongement à Mairie de Saint-Ouen : coût d'objectif et plan de financement

2.1.1 Coût d'objectif

Le **coût objectif arrêté** en Conseil du STIF du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, dans le cadre de l'avant-projet administratif, s'élève à **1 200,00 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2008, soit **1 380,00 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2012. Il intègre les frais de MOA et MOE ainsi que la provision pour aléas et imprévus.

2.1.2 Plan de financement

Ce projet est financé selon le plan de financement résultant suivant :

	Clés de financement	CE 01/2008	CE 01/2012
Région Ile-de-France	38%	456 M€	524,40 M€
Société du Grand Paris (SGP)	30%	360 M€	414,00 M€
Ville de Paris	20%	240 M€	276,00 M€
Conseil général des Hauts-de-Seine	2,92%	35 M€	40,30 M€
Conseil général de la Seine-Saint-Denis (1)	2,92%	35 M€	40,30 M€
Reste à financer (2)	6,16%	74 M€	85 M€
Total	100 %	1200,00 M€	1380,00 M€

(1) Le département de Seine-Saint Denis s'est engagé, dans le cadre du Contrat particulier Région/département à apporter une contribution de 35 M€ (CE 01/2008) à ce projet, en autorisations de programmes, d'ici fin 2014.

(2) Le reste à financer sera pris en compte dans le cadre de la prochaine période de contractualisation.

2.2 Adaptation des stations existantes : coût d'objectif et plan de financement

2.2.1 Coût d'objectif

Le **coût objectif prévisionnel**, arrêté en Conseil du STIF, du passage de 6 à 8 voitures – adaptation des stations existantes de la ligne 14, dans le cadre du schéma de principe, est chiffré à **117,00 M€** aux conditions économiques de 01/2010, soit 126,7 M€ aux conditions économiques de 01/2012. Il intègre les frais de MOA et MOE ainsi que la provision pour aléas et imprévus.

Pour mémoire, sur la ligne 14 existante, les travaux d'intermodalité de la station « Bercy » (création d'un accès supplémentaire rue Corbineau, côté « Gare de Bercy ») sont financés par l'Etat et la Région dans le cadre de l'opération « Paris – Villeneuve Saint Georges ».

2.2.2 Plan de financement

Les clés de financement des études et des travaux d'adaptation des stations diffèrent des travaux de prolongement de la ligne. En particulier, afin de boucler le plan de financement, la RATP a pris à sa charge de manière exceptionnelle 10% non financés du projet. Sa contribution au plan de financement, initialement fixée à 20% dans le cadre de la convention de financement des études d'avant-projet, s'élève ainsi à 30% en phase de réalisation.

Les clés de financement s'établissent donc comme suit :

- 30% pour la Région,
- 30% pour la SGP,
- 30% pour la RATP
- 10% pour la Ville de Paris.

Ce projet est financé selon le plan de financement suivant :

	Clés de financement	CE 01/2008	CE 01/2012
Région Ile-de-France	30%	32,70 M€	38,01 M€
Société du Grand Paris (SGP)	30%	32,70 M€	38,01 M€
RATP	30%	32,70 M€	38,01 M€
Ville de Paris	10%	10,90 M€	12,67 M€
Total	100%	109,00 M€	126,70 M€

Compte tenu de l'effort financier de la RATP, il est convenu que les éventuelles économies sur le coût de l'adaptation des stations existantes viendront se déduire du financement RATP, dans la limite de sa contribution exceptionnelle de 10%.

Au-delà, les économies seront réparties entre financeurs au prorata des participations de chacun.

Le cas échéant, un avenant réactualisera le plan de financement selon ces conditions.

2.3 Tableau de financement général

Le tableau de financement général indiqué ci-dessous résulte des articles 2.1 et 2.2.

M€ CE 01/2012	Prolongement de ligne 14		Adaptation des stations existantes		Total
	Infra	Part de chaque financeur	Stations	Part de chaque financeur	
Région	524,40	38%	38,01	30%	562,41
SGP	414,00	30%	38,01	30%	452,01
Ville de Paris	276,00	20%	12,67	10%	288,67
CG92	40,30	2,92%	0	0%	40,30
CG93	40,30	2,92%	0	0%	40,30
RATP*	0	0%	38,01	30%	38,01
Reste à financer	85,00	6,16%	0	0%	85,00
Total	1380,00		126,70		1506,70

* y compris la contribution exceptionnelle de la RATP, gagées sur les éventuelles économies réalisées sur l'adaptation des gares

2.4 Intérêt général du projet

Dans le cadre du présent protocole, les financeurs demandent aux collectivités territoriales bénéficiaires, de renoncer à faire payer aux maîtres d'ouvrage :

- Les frais d'indemnités liées au projet, notamment par la vente des tréfonds nécessaires à l'opération,
- les redevances d'occupation temporaire du domaine public.

ARTICLE 3. ENGAGEMENTS DES AP ET MISE EN ŒUVRE

3.1. Engagements des financeurs

La signature du présent protocole cadre vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des travaux, selon les plans de financement détaillés aux articles 2.1 et 2.2.

Les financements nécessaires, objet d'autorisations de programme (AP), seront mis en place dans le cadre de conventions de financement approuvées ultérieurement au présent protocole cadre.

Ces conventions seront limitées à cinq au maximum pour le financement de l'opération de prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen », et à deux au maximum pour la mise aux normes des stations, suivant le calendrier des besoins prévisionnels de la RATP indiqués à aux articles 3.2.1 et 3.3.1 du présent protocole.

Les affectations d'AP seront mises en place selon les calendriers prévisionnels fournis par les maîtres d'ouvrage dans le cadre des conventions de financement successives et dans la limite des plafonds d'AP indiqués dans le présent protocole aux articles 3.2.2 s'agissant du prolongement à « Mairie de Saint Ouen », et 3.3.2 s'agissant de l'adaptation des stations.

Le suivi comptable de l'opération se fera sur la base des AP et des CP, avec un pilotage des CP.

3.2. Modalités de financement du prolongement à Mairie de Saint-Ouen

3.2.1. Principes de cadencement des conventions de financement

Les conventions de financements seront établies sur la base des besoins prévisionnels en autorisations de programme selon les montants indiqués dans le tableau de l'articles 3.2.2.

Dans le cas où le maître d'ouvrage consommerait un montant d'AP inférieur à celui du plafond prévu dans la convention de financement, il sera possible de reporter le solde dans la convention suivante, après accord des financeurs et dans la limite du plafond global de l'opération en euros constants.

3.2.2. Besoins prévisionnels en AP

Les besoins prévisionnels en AP sont indiqués ci-dessous. Ces montants pourront être retravaillés lors de l'élaboration des conventions de financement dans la limite des valeurs indiquées ci-dessous qui constituent des plafonds.

Mises en place des AP pour les financeurs en M€ CE 01/2012	2011 (AVP pour mémoire)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Région	12,397	52,40	70,00	100,00	101,23	102,60	98,17	524,40
SGP	5,313	57,92	47,26	80,53	69,69	81,00	77,50	414,00
Ville de Paris	0	27,58	36,84	52,63	53,28	54,00	51,67	276,00
CG92	0	0,00	15,00	15,00	10,30			40,30
CG93	0	0,00	15,00	15,00	10,30			40,30
Reste à financer	0	0	0	0	21,60	32,40	31,00	85,00
TOTAL	17,710	137,90	184,10	263,16	266,40	270,00	258,34	1 380,00

3.2.3 Besoins prévisionnels en CP

Les besoins prévisionnels en CP sont mentionnés ci-dessous à titre indicatif et seront précisés dans les conventions de financement successives. Leur montant n'excédera pas les plafonds retenus en AP précisés ci dessus.

Echéancier des appels de fonds de la RATP en M€ CE 01/2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Région	23	50	80	95	95	95	86.40	524.4
SGP	22	45	65	72	75	75	57.00	414
Ville de Paris	12	26	43	50	50	50	45.00	276
CG92	0	1	13	16.30	11	0	0	40.30
CG93	0	1	13	16.30	11	0	0	40.30
Reste à financer	0	0	2	8	18	25	32	85
TOTAL	57	123	216	258	260.60	245.00	220.40	1 380
TOTAL CUMULE	57	180	396	654	914.60	1159.60	1380	

3.3. Modalités de financement de l'adaptation des stations existantes

3.3.1. Principes de cadencement des conventions de financement

Les conventions de financements seront établies sur la base des besoins prévisionnels en autorisations de programme selon les montants indiqués dans le tableau de l'articles 3.3.2.

Dans le cas où le maître d'ouvrage consommerait un montant d'AP inférieur à celui du plafond prévu dans la convention de financement, il sera possible de reporter le solde dans la convention suivante, après accord des financeurs et dans la limite du plafond global de l'opération en euros constants.

3.3.2. Besoins prévisionnels en AP

Mises en place des AP pour les financeurs en M€ CE 01/2012	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Région	18,00			6,67	6,67	6,67	38,01
SGP	18,00			6,67	6,67	6,67	38,01
RATP	18,00			6,67	6,67	6,67	38,01
Ville de Paris	6,00			2,23	2,22	2,22	12,67
TOTAL	60,00	0,00	0,00	22,24	22,23	22,23	126,70

ARTICLE 4. ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE

La signature du présent protocole cadre vaut engagement des maîtres d'ouvrage à respecter les engagement pris au titre de la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe et notamment, le délai de mise en service et le coût d'objectif du prolongement de la ligne 14 en euros constants, ainsi que ceux liés à l'adaptation des stations existantes.

Les clauses de responsabilité des maîtres d'ouvrage seront spécifiées dans les conventions de financement.

Par ailleurs, la RATP s'engage à :

- procéder à des appels de fonds en justifiant de dépenses réelles, issues soit de factures de fournisseurs, soit de prestations internes établies selon les règles de comptabilité analytique de l'entreprise ;
- ne procéder aux appels de fonds qu'après notification des autorisations de programme par les financeurs.

ARTICLE 5. MODALITES D'ACTUALISATION

Les conditions économiques de référence du présent protocole-cadre sont celles de janvier 2008. Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence du présent protocole, par application de l'indice TP01.

L'actualisation conventionnelle prévisionnelle sera calculée selon les modalités définies pour les opérations du Contrat de Projets « 2007-2013 », soit sur la base d'un indice de référence du TP01 de 3%.

Les appels de fonds seront formulés et payés en euros courants, les maîtres d'ouvrage justifieront in fine la cohérence d'ensemble avec le coût d'objectif exprimé en euros constants aux conditions économiques de janvier 2008

ARTICLE 6. MODALITES DE SUIVI ET MISE EN OEUVRE DU PROTOCOLE

Les partenaires s'engagent à réaliser annuellement un bilan du protocole, le premier bilan étant effectué dans un délai de douze mois à compter de la signature du présent protocole.

A l'occasion de ce bilan, ils programmeront la mise en œuvre des conventions spécifiques successives.

Dans le cadre de la gouvernance de l'opération, et conformément au suivi des projets du Contrat de Projets, un comité de suivi des conventions de financement sera mis en place. Il se réunira au minimum une fois par semestre.

En fonction de l'avancée des travaux, ce comité de suivi pourra provoquer autant que de besoin des comités dédiés au suivi comptable de l'opération. Ce principe sera rappelé dans chaque convention de financement.

ARTICLE 7. DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE CADRE

Le protocole cadre prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le protocole cadre prend fin à l'expiration de la dernière des conventions de financement visées à l'article 3.1, sous réserve de résiliation.

Fait en 8 exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 201

Pour l'Etat, Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris	Pour la Société du Grand Paris, Etienne GUYOT Président du Directoire
Pour la Région d'Ile-de-France, Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	Pour la Ville de Paris, Bertrand DELANOE Maire
Pour le Conseil général des Hauts-de-Seine, Patrick DEVEDJIAN Président	Pour le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, Stéphane TROUSSEL Président
Pour la RATP, Pierre MONGIN Président Directeur général	Pour le STIF, Sophie MOUGARD Directrice Générale

2012

Désaturation de la ligne **13**

par le prolongement de la ligne **14**

Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen

Convention de financement
relative à la réalisation de l'opération

Convention de financement n°1
(Etudes de Projet, acquisitions foncières
et premiers travaux)



Convention de financement régissant les rapports entre
l'Etat, la Société du Grand Paris,
la Région Île-de-France, la Ville de Paris,
le STIF et la RATP
relative à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14

Convention N°1
« Etudes de projet (PRO), acquisitions foncières
et premiers travaux »

SOMMAIRE

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	7
Article 1. Objet de la convention.....	8
Article 2. Contenu de la présente convention de financement	8
2.1. Etudes de conception détaillée (PRO).....	8
2.2. Dévolement concessionnaires et premiers travaux de gros oeuvre	9
2.3. Acquisitions foncières.....	9
2.4. Le contenu des dossiers	10
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	10
3.1. La maîtrise d'ouvrage du projet.....	10
3.1.1. Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe	10
3.1.2. L'autorité organisatrice des transports	11
3.1.3. Identification et engagements des maîtres d'ouvrage.....	11
3.2. Les financeurs.....	11
3.2.1. Identification des financeurs au titre de la convention de financement n°1	11
3.2.2. Engagements.....	11
3.3. Calendrier de réalisation des prestations de la présente convention de financement	11
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	12
4.1. Coût global de l'opération	12
4.2. Estimation des coûts de réalisation de la convention de financement n°1	12
4.3. Coût et financement.....	12
4.3.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts.....	12
4.3.2. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage.....	13
4.3.3. Modalités d'actualisation	13
4.4. Plan de financement.....	13
4.5. Modalités de versement des crédits de paiements.....	14
4.5.1. Versement d'acomptes	14
4.5.2. Versement du solde	15
4.5.3. Paiement.....	15
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	15
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	16
4.7. Comptabilité de l'opération.....	16
Article 5. MODALITES DE contrôle.....	17
5.1. Par les financeurs.....	17
5.2. Par le STIF	17
Article 6. Gestion des écarts	17
Article 7. PILOTAGE ET SUIVI de L'OPERATION	18
7.1. Comité de suivi de l'opération.....	18
7.2. Comité des financeurs.....	19
7.3. Commission de suivi.....	20
7.4. Information hors comité et commission de suivi	20
7.5. Communication.....	20
7.6. Intervention d'experts.....	21
Article 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	21
Article 9. BILAN DE L'OPERATION	22
Article 10. DISPOSITIONS GENERALES.....	22
10.1. Modification de la convention.....	22
10.2. Résiliation de la convention.....	22
10.3. Litiges.....	22
10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études	23
10.5. Date d'effet de la convention	23
10.6. Mesures d'ordre.....	23
ANNEXES	25

Entre,

En premier lieu,

En présence de l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,

La **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CR XXXX du Conseil régional en date du XX novembre 2012,

La **Société du Grand Paris** (SGP), établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège social est 30 avenue des Fruitiers à Saint Denis et dont le numéro de SIRET est : 525 046 017 00030, représentée par le Président du directoire, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par décret du 14 septembre 2011,

La **Ville de Paris**, représenté par le Maire, dûment mandaté par délibération n° XXXXXXXX en date du XXXXXXXX.

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n°XXXXXX du Conseil du STIF en date du XXXXXX ,

ci-après désigné le STIF, autorité organisatrice et maître d'ouvrage conjoint.

- la **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisien, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 54 quai de la Rapée, 75012 Paris, représenté par son Président Directeur Général,

ci-après désigné la RATP, maître d'ouvrage conjoint.

Visas

- VU** le code des transports, notamment l'article L.1241-4,
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- VU** la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- VU** la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- 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'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP,
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de transports public du Grand Paris,
- VU** le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,
- VU** le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,
- VU** le protocole entre l'Etat et la Région Ile de France nommé Plan Espoir Banlieue signé le 13 octobre 2008,
- VU** la délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional d'Île-de-France en date du 23 juin 2011 – Convention Particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,
- Vu** la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France, signée le 26 septembre 2011,
- VU** la délibération n° CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- VU** les Contrats Particuliers Région/Département,
- VU** le protocole cadre financier pour le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen et l'adaptation des stations existantes, approuvé par le Conseil régional du 22 novembre 2012, le Conseil de Paris du , le Conseil général des Hauts de Seine du , le Conseil général de Seine Saint-Denis du , le Conseil d'administration du STIF en date du 13 décembre 2012, le Conseil d'administration de la RATP du ; le Conseil de surveillance de la Société du grand Paris du ,
- VU** les textes spécifiques et les autorisations de signatures portant sur la RATP,
- VU** la délibération n° 2009-0408 en date du 8 avril 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de caractéristiques Principales du projet de désaturation de la ligne 13 du métro,
- VU** la délibération n° 2010-0380 en date du 7 juillet 2010 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le bilan de la concertation,
- VU** le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil du STIF en date du 5 octobre 2011 par la délibération 2011-0773,
- VU** le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil de la RATP du 14 octobre 2011,

VU la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvée en conseil du STIF du 5 octobre 2011 par la délibération 2011-0773,

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2011-3237 du 7 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique du 11 janvier 2012 au 12 février 2012, préalable à la déclaration d'utilité publique, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes,

VU le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 passage de 6 à 8 voitures approuvé en conseil du STIF le 7 décembre 2011,

VU l'avis favorable figurant dans le rapport de la Commission d'enquête publique adressé par la Préfecture au STIF par courrier daté du 19 avril 2012,

VU l'arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la Ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 déclaratif d'utilité publique, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, du projet de prolongement de la ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Saint-Ouen

VU La déclaration de projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen approuvé par la délibération n°..... du Conseil du STIF,

VU le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par la délibération n°CR 33-10 du 17 juin 2010,

VU la délibération n°..... de la commission permanente du du Conseil Régional,

VU la délibération n°..... du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris,

VU la délibération n°..... du Conseil de Paris,

VU la délibération n°..... du Conseil d'Administration de la RATP.

Considérants

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

En application du protocole-cadre, le projet de désaturation de la ligne 13 prévoit le prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen », d'une part, et l'adaptation des stations existantes de la ligne 14, d'autre part.

Ces deux opérations ont notamment pour objectifs essentiels :

- de désaturer la ligne 13 à la mise en service du prolongement ;
- d'augmenter la capacité de transport de la ligne 14 prolongée à « Mairie de Saint-Ouen » par le passage de 6 à 8 voitures des trains afin d'offrir la capacité maximale permise par les infrastructures adaptées de la ligne (au moins 40 000 voyageurs à l'heure et par sens) ;
- de permettre les prolongements ultérieurs au Nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, et au sud jusqu'à Aéroport d'Orly en optimisant les investissements publics.

En application de l'article L1241-4 du code des transports et du décret 2011-320 du 23 mars 2011, s'agissant du prolongement d'une ligne existante, le STIF et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage de l'opération de prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen ».

Le prolongement de la ligne 14, opération majeure du Plan de Mobilisation de 2009 au titre de la désaturation de la ligne 13, est inscrit au Contrat de projets « 2007-2013 » sous l'intitulé « Amélioration de la ligne 13 » et à la convention particulière transports sous le titre « Extension de la ligne 14 entre la gare Saint-Lazare et la future gare mairie de Saint-Ouen ».

La désaturation de la ligne 13 du métro est un enjeu fondamental

Fin 2006, le STIF a lancé une réflexion sectorielle visant à étudier des solutions alternatives, permettant de désaturer la ligne 13 et d'apporter un net gain de qualité de service de la desserte du nord-ouest parisien. Parmi les scénarios étudiés, le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen est apparu comme le plus pertinent.

Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement de la ligne 14 a été approuvé en Conseil du STIF du 8 avril 2009. Après délibération de la Commission nationale du débat public (CNDP), le STIF a organisé une concertation préalable sous l'égide d'un garant. Cette première étape de consultation du public s'est tenue du 10 janvier au 9 février 2010. Le bilan de la concertation a été approuvé au Conseil du STIF de du 07 juillet 2011.

Parallèlement, le STIF a engagé les études pour constituer le schéma de principe et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, approuvés en Conseil du STIF du 5 octobre 2011. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 16 janvier au 17 février 2012. Le rapport de l'enquête publique a présenté un avis favorable sans réserve.

L'avant-projet administratif, validé par le Conseil du STIF du 07 décembre 2012, a fixé le coût d'objectif à 1200 M€ aux conditions économiques de janvier 2008 soit (1380 M€ aux conditions économiques de janvier 2012).

La mise en service du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen est prévue à horizon 2017.

Le Plan de mobilisation

Le plan de mobilisation a inscrit le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen comme une opération urgente et a mobilisé les partenaires suivants pour son financement : Région, Etat, Ville de Paris, Conseil général des Hauts de Seine et Conseil général de Seine Saint-Denis.

La contribution de la Société du Grand Paris

En application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et du décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris , la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage de la ligne Bleue du Réseau de Transport Public du Grand Paris (liaison d'Orly à Saint Denis Pleyel) constituée des prolongements de la ligne 14 au nord de Mairie de Saint-Ouen à Saint Denis Pleyel et au sud d'Olympiades à Orly.

La Société du Grand Paris considère nécessaire de participer à l'opération objet de la présente convention afin de rechercher conjointement avec les autres signataires de la présente convention une optimisation des investissements publics. La Société du Grand Paris est en effet fondée à apporter sa contribution au financement de ce projet, dès lors que ce prolongement est indispensable à la réalisation de l'objectif de connexion des aéroports au centre de Paris par métro automatique, qu'il prévoit l'adaptation nécessaire des infrastructures et des systèmes de la ligne existante en vue de son exploitation à pleine capacité, et qu'il intègre toutes les dispositions permettant la mise en service du prolongement à Orly en 2020.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études de PRO, des premiers travaux de déviation de réseaux et des acquisitions foncières nécessaires au prolongement de la ligne 14 du métro. Ainsi, elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement d'études techniques de niveau PRO,
- définir les modalités de financement des acquisitions foncières,
- définir les modalités des travaux de déviation pour les réseaux concessionnaires impactés par le projet,
- définir les modalités de financement des travaux préparatoires et des premiers travaux de gros œuvre,
- préciser les conditions de suivi de ces études, travaux et acquisitions foncières dans le respect du calendrier général du projet.

Le financement de ces études PRO et de ces travaux s'inscrit dans le protocole cadre financier pour le prolongement de ligne 14.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen – Convention de financement n° 1 »

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRÉSENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Etudes de conception détaillée (PRO)

Les études de projet (PRO) seront réalisées sur la base des études d'avant-projet (AVP), approuvées par le Conseil du STIF le 13 décembre 2012 et par le Conseil d'Administration de la RATP le 7 décembre 2012. Les écarts tant programmatiques que financiers que les études de PRO pourraient révéler seront mis en évidence.

Les études doivent permettre au maître d'ouvrage de définir les ouvrages et les équipements nécessaires au prolongement de la ligne 14 du métro avec un niveau de précision tel qu'ils correspondent, a minima, au niveau projet (au sens de la Loi MOP) pour les infrastructures et superstructures.

La RATP :

- précisera les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service,
- affinera les coûts prévisionnels des travaux approuvés par le STIF en phase AVP en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est rattachée.

La présente convention intègre notamment :

- Les coûts de maîtrises d'ouvrage : pilotage, communication, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de la RATP à l'élaboration des études,
- Le coût des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions,
- Les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des prestations qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique,
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT).

L'organisation de la co-maîtrise d'ouvrage entre STIF et RATP est abordée au point 3.1.

2.2. Dévoisement concessionnaires et premiers travaux de gros oeuvre

La RATP réalisera les études et les travaux de déviation des réseaux des concessionnaires et des premiers travaux de gros oeuvre. Ces travaux de gros oeuvre comprennent des puits d'essais, des travaux de démolition et des installations de chantier.

Les ouvrages implantés en tréfonds de voirie impliquent le phasage des emprises chantier des dévoiements des réseaux concessionnaires.

C'est le cas pour les quatre stations, de l'ouvrage Glarner et du tunnel de raccordement au SMR dans sa partie en tranchée couverte, avec une difficulté particulière pour la station Clichy Saint Ouen, située sous le boulevard Victor Hugo de Saint Ouen, où tous les réseaux sont impactés.

Les principaux réseaux à dévier concernés sont le CPCU, SEDIF, Veolia, ERDF, RTE, GRDF, l'assainissement, l'éclairage et la signalisation tricolore.

2.3. Acquisitions foncières

La RATP poursuivra les acquisitions foncières amiables sur le projet pour les parcelles nécessaires aux travaux.

Ces acquisitions foncières concernent les tréfonds nécessaires à la réalisation du tunnel d'une part, et d'autre part les parcelles en surface nécessaires à la réalisation de la station Saint Ouen et au Site de Maintenance et de Remisage essentiellement.

Ces acquisitions seront réalisées de préférence à l'amiable sur la base des estimations de France Domaine, ou par voie d'expropriation.

Dans le cas d'acquisitions foncières en surface, dont la superficie serait supérieure aux besoins définis dans le cadre du projet, les produits liés à la revente des parcelles ou des droits à construire non nécessaires se feront au bénéfice du projet.

2.4. Le contenu des dossiers

Ils comprendront :

- un dossier d'études PRO,
- les dossiers de consultation des entreprises,
- un dossier de synthèse sur les études des concessionnaires et l'impact des déviations sur le planning général de l'opération,
- un dossier de synthèse portant sur les acquisitions foncières réalisées durant cette phase.

A première demande, l'ensemble des documents, hors DCE, est remis par la RATP aux parties sous format CD-Rom.

A la demande d'un des signataires de la présente convention de financement, l'ensemble des documents, y compris les DCE, pourra être consulté auprès de la RATP.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. La maîtrise d'ouvrage du projet

3.1.1. Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe

L'article L 1241-4, alinéa 2, du code des transports, dispose que :

« Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

Par opérations décidées à partir du 1^{er} janvier 2010, il est entendu : au terme de l'Article 19 dernier alinéa du décret du 23 mars 2011, « (...), une opération est regardée comme décidée lorsqu'elle a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé (...) ».

Le projet de désaturation de la ligne 13 par la ligne 14 n'ayant pas fait l'objet d'un schéma de principe approuvé au 1^{er} janvier 2010, c'est donc une opération décidée après le 1^{er} janvier 2010 devant faire l'objet d'une maîtrise d'ouvrage conjointe STIF/RATP.

S'agissant de la ligne 14, le STIF et la RATP s'engagent à élaborer et signer la convention prévue par l'article L1241-4 du code des transports. Cette convention aura pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par ces deux établissements, notamment en termes de responsabilité.

La convention de maîtrise d'ouvrage conjointe est communiquée aux financeurs désignés dans la présente convention dès sa signature.

3.1.2. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

3.1.3. Identification et engagements des maîtres d'ouvrage

Pour la réalisation de ce projet, le STIF et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage et en assument la responsabilité conjointe.

En application de l'article L1241-4 du code des transports, la répartition précise des tâches et responsabilités entre les deux maîtres d'ouvrage sera prévue par la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe.

3.2. Les financeurs

3.2.1. Identification des financeurs au titre de la convention de financement n°1

Le protocole cadre relatif au prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, prévoit le plan de financement général du projet.

Pour cette convention (convention de financement n°1), compte tenu de l'urgence de ce projet, de sa contribution à la cohérence du Grand Paris Express et de ses enjeux fondamentaux pour les transports du quotidien, la SGP porte sa participation à cette première convention à 63.84 M€ courants conventionnels soit 42% au lieu de 46 M€, si la SGP s'en tenait à la clé de 30%.

Cette participation supérieure sera compensée ultérieurement par une légère diminution de la contribution de la SGP sur les financements des phases suivantes, de façon à maintenir un taux d'intervention de 30% sur l'ensemble du projet comme prévu au protocole-cadre .

La clé de répartition pour la présente convention devient alors :

- La Société du Grand Paris (42%),
- La Région Ile de France (38%),
- La Ville de Paris (20%),
- Le Département des Hauts-de-Seine (0%),
- Le Département de la Seine-Saint-Denis (0%).

La régularisation se fera dans le cadre de la convention de financement n°2, sur la base des montants en euros constants.

3.2.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.1.3, des études et des travaux précisés à l'article 2 de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

3.3. Calendrier de réalisation des prestations de la présente convention de financement

Le délai de réalisation des études, travaux et acquisitions foncières est fixé à 60 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF.

Le planning prévisionnel est joint en annexe 3 à la présente convention.

Le calendrier comprend :

- Etudes de conception détaillée (PRO) : 36 mois,
- Etudes et travaux des concessionnaires : durée prévisionnelle globale de 48 mois,
- Travaux préparatoires et des premiers travaux de gros œuvre : 30 mois
- Acquisitions foncières : durée prévisionnelle globale de 48 mois.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Coût global de l'opération

En Conseil du STIF du 13 décembre 2012, le coût d'objectif du projet en phase AVP a été établi à 1200 M€ HT (CE 01/2008).

Ainsi, conformément au protocole cadre, les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage sont établis comme suit selon les modalités d'actualisation définies à l'article 4.3.3 :

Maître d'ouvrage	M€ HT CE 01/2008	M€ HT CE 01/2012
RATP	1200*	1380
TOTAL	1200	1380

* y compris un montant de 0,750M€ (CE 2008), au titre des frais de maîtrise d'ouvrage du coût du projet, pour des expertises techniques conduites par le STIF tout au long du projet.

4.2. Estimation des coûts de réalisation de la convention de financement n° 1

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux études Projet, aux acquisitions foncières, aux dévoiement des concessionnaires et aux premiers travaux de gros œuvre visés à l'article 2 est évalué à :

- 120 M€, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2008), soit 152,0 M€ courants selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.3.3.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

4.3. Coût et financement

4.3.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts

Les coûts des études projet, acquisitions foncières et travaux, objet de la présente convention, s'établissent comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts en M€ HT constants (CE 01/2008)	Coûts en M€ HT constants (CE 01/ 2012) suivant protocole	Coûts en M€ HT courants conventionnels
RATP	120	138	152
TOTAL	120	138	152

4.3.2. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage

la RATP fournit une estimation des postes nécessaires pour mener à bien les études projet, acquisitions foncières et premiers travaux :

Estimation prévisionnelle des coûts (M € HT)	RATP	Total
Premiers travaux/concessionnaires	43,7	43,7
Acquisitions foncières	27,4	27,4
Frais de MOE (y compris Etudes PRO)	30,5	30,5
Frais de MOA	18,4	18,4
Total en M€ constants	120	120
<i>Total en M€ courants</i>	<i>152,0</i>	<i>152,0</i>

4.3.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2008.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au delà jusqu'à la date de fin de chantier.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.4. Plan de financement

Le plan de financement des études Projet, des acquisitions foncières, des travaux de dévoiement des concessionnaires et des premiers travaux de gros œuvre de la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2008 :

Prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen Euros constants (CE 01/2008) M€ HT						
	Région	SGP	Ville de Paris	CG92	CG93	Total
RATP	45,6 38%	50,4 42%	24 20%	0 0%	0 0%	120
Total	45,6	50,4	24	0	0	120

En euros courants conventionnels :

Prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen Euros courants conventionnels M€ HT						
	Région	SGP	Ville de Paris	CG92	CG93	Total
RATP	57,76 38%	63,84 42%	30,40 20%	0 0%	0 0%	152,0
Total	57,76	63,84	30,40	0	0	152,0

4.5. Modalités de versement des crédits de paiements

4.5.1. Versement d'acomptes

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

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

A-Versement des acomptes pour la Région, la SGP et la Ville de Paris :

La demande d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des **factures comptabilisées**, leur montant et leur date de comptabilisation. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.3.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie aux articles 3.2.1 et 4.4;

-
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

B-Plafonnement des acomptes pour la Région, la Ville de Paris et la SGP :

Conformément au Règlement Budgétaire et Financier de la Région, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région est plafonné à 95% du montant global de l'opération avant le versement du solde.

La SGP et la Ville de Paris adoptent le même principe d'un cumul des acomptes plafonné à 95%.

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

4.5.2. Versement du solde

Après achèvement des études et des prestations couvertes par la présente convention, la RATP présente un relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde à un maître d'ouvrage est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le directeur financier de ces maîtres d'ouvrage indiqués à l'article 4.5.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

4.5.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires de chacun des financeurs, à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 de la présente convention.

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

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

Le paiement est effectué à la RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
SGP	Immeuble Le Cézanne 30, rue des fruitiers 93200 SAINT-DENIS	Unité Système et Sécurité	01 82 46 20 72 umberto.pisu@societ edugrandparis.fr
Région Ile-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	01 53 85 53.85 Annabelle.acharrok@i ledefrance.Fr
Ville de Paris	40, rue du Louvre 75001 PARIS	Mairie de Paris Direction de la voirie et des déplacements	01.40.28.70.10 Yvette.Ranc@paris.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54, quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 Pierre- louis.aubert@ratp.fr
STIF	39-41, rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement Division Fer	01 47 53 28 00 Gilles.fourt@stif.info

4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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

4.7. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage conjoints s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les maîtres d'ouvrage conjoints conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de l'émission des dites pièces.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTRÔLE

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter des maîtres d'ouvrage conjoints, à tout moment et jusqu'à expiration de ce délai, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

5.1. Par les financeurs

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

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire jugée utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

5.2. Par le STIF

Dans le cadre de l'article 14 du décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF, ce dernier veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Les mesures particulières de suivi des études et travaux objet de la présente convention seront mises en place dans la convention de MOA conjointe en vue de permettre au STIF de remplir les missions qui lui sont dévolues.

Pour répondre à ce suivi, la RATP fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 7.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.2 de la présente convention constitue un plafond global.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu :

- les subventions attribuées à ce maître d'ouvrage sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. et font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu,

ou

- sous réserve de l'accord des financeurs, elles font l'objet d'un report du solde dans la convention suivante dans la limite du plafond global de l'opération en € constants, conformément au protocole cadre.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Les maîtres d'ouvrage conjoints doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

ARTICLE 7. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

Conformément à l'Ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi ORTF, reprise à l'article L 1241-4 du code des transports, le STIF assure le suivi et le contrôle d'ensemble de la maîtrise d'ouvrage conjointe dans le cadre de ses compétences d'autorité organisatrice des transports.

Les modalités de ce contrôle seront traitées dans la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe visée à l'article 3.1.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1. Comité de suivi de l'opération

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de l'opération, ci-après désigné « le Comité de Suivi » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant du protocole cadre et de la présente convention.

Ce Comité de Suivi se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, et notamment pour les questions comptables, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

La RATP établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par la RATP devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le Comité de Suivi est chargé de suivre, de piloter et de valider l'opération principalement autour des trois thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,

-
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour la RATP,
 - un état des lieux sur la consommation des provisions
 - le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
 - le montant des dépenses comptabilisées,
 - le montant des subventions versées,
 - l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
 - le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention et du protocole cadre, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, la RATP effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

3/ La communication autour du projet :

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés de chacun des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de l'opération au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 4.3.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire ,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

7.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence du STIF, les financeurs et les maîtres d'ouvrage conjoints.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

La RATP établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par la RATP devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais prévus à l'article 3.3 et du plan de financement prévu à l'article 4.4 de la présente convention.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le comité de suivi décrit à l'article 7.1. Il se réunit également pour préparer les commissions de suivi.

Il est systématiquement convoqué en cas de modification par la RATP du programme de l'opération, du coût de réalisation tel que défini à l'article 4.2, du délai de l'opération tel que défini à l'article 3.3 de la présente convention. La RATP présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leur impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 8 et 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

7.3. Commission de suivi

Placée sous la présidence de la Directrice générale du STIF ou son représentant, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit en tant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement du projet.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.4. Information hors comité et commission de suivi

La RATP s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

La RATP s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

7.5. Communication

Les maîtres d'ouvrage conjoints s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,

-
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
 - prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
 - permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
 - rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication des maîtres d'ouvrage conjoints.

Le traitement des logos des partenaires :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, autorité organisatrice, maîtres d'ouvrage,
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire,
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

7.6. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, la RATP s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. La RATP est chargée de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.3) ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.1. de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux co-maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transport, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que la RATP envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, elle transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Elle devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant au protocole cadre et le cas échéant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage conjoints. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION

La convention de financement qui bouclera le financement des travaux de la ligne 14 actera dans des articles spécifiques concernant :

- les modalités de bilan financiers, d'audit et de clôture de l'opération,
- le bilan LOTI de l'opération.

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES

10.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2. Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

10.3. Litiges

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage, les modalités de ce régime de propriété seront définies dans la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe. D'ores et déjà les maîtres d'ouvrage conjoints s'interdisent mutuellement de diffuser les résultats de ces études à des tiers à la présente convention sans l'accord préalable et exprès de son co-maître d'ouvrage

Ces études seront communiquées, sur première demande, aux financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable des maîtres d'ouvrage conjoints.

La SGP ayant en charge les futurs prolongements de la ligne 14, elle pourra utiliser les résultats de ces études pour ses besoins propres dans le cadre des futurs prolongements de la ligne 14,

Les modalités de cette utilisation seront définies par les maîtres d'ouvrage conjoints et la SGP dans les six mois à venir, et pourront porter notamment sur des limitations de cette utilisation du fait de la protection du savoir faire des maîtres d'ouvrage conjoints ou de leurs prestataires. La SGP s'engageant en contrepartie à fournir, selon les mêmes modalités, aux maîtres d'ouvrage les études qu'elle a réalisées et qui s'avéreront utiles au présent projet.

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

10.5. Date d'effet de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2, soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2.

10.6. Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Visa Etat	Pour la Région Ile-de-France	Pour la SGP
Daniel CANEPA Préfet de la région Ile-de-France	Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	Etienne GUYOT Président du Directoire
Pour la Ville de Paris	Pour la RATP	Pour le STIF
Bertrand DELANOE Maire de Paris	Pierre MONGIN Président Directeur Général	Sophie MOUGARD Directrice Générale

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des dépenses

Annexe 3 : Calendrier

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE STIF

Maître d'ouvrage :
M. Jean-Louis PERRIN
Directeur des projets d'investissement

Chef de la Division Fer :
M. Gilles FOURS

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage :
M. Michel DAGUERREGARAY
Directeur délégué

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des dépenses de la RATP

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES DÉPENSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

M€ HT Courants	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
RATP	37,31	60,94	36,94	5,45	5,61	5,78	152,0
Total	37,31	60,94	36,94	5,45	5,61	5,78	152,0

Délibération n°2012/380

Séance du 13 décembre 2012

**ADAPTATION DES STATIONS EXISTANTES DE LA LIGNE 14
PASSAGE DE 6 A 8 VOITURES
ET
AMELIORATION DE L'INTERMODALITE ENTRE LA GARE SNCF ET LA
STATION DE METRO BERCY**

DEUX CONVENTIONS DE FINANCEMENT

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

- VU** le code des transports (partie législative), et notamment les articles L. 1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2007-2013 d'Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** le contrat particulier signé le 26 novembre 2009 entre la Région Ile-de-France et la Ville de Paris ;
- VU** le contrat particulier signé le 11 mai 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général de Seine-Saint-Denis ;
- VU** le contrat particulier signé le 19 juin 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général des Hauts-de-Seine ;
- VU** la décision n°2011/0906 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 7 décembre 2011, approuvant le schéma de principe du passage de 6 à 8 voitures des rames de la ligne 14 – aménagements des stations ;
- VU** la décision n°2012/0026 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 8 février 2012, approuvant la convention de finance préalable, du dossier d'avant-projet, du dossier d'enquête publique du passage de 6 à 8 voitures des rames de la des stations ;
- VU** le rapport n°2012/380 ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-380-2-DE
Date de télétransmission : 18/12/2012
Date de réception en préfecture : 18/12/2012

VU l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 3 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement relative à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 – passage de 6 à 8 voitures pour un montant de 109 millions d'euros hors taxe aux conditions économiques de janvier 2008, soit un montant de 129,9 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2012, entre

- la Société du Grand Paris à hauteur de 30%,
- la Région Ile-de-France à hauteur de 30%,
- la Ville de Paris à hauteur de 10%,
- la RATP à hauteur de 30% ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement pour études et travaux relative à l'amélioration de l'intermodalité entre la gare de Bercy et la station de Bercy – Ligne 14 pour un montant de 4,630 millions d'euros hors taxe aux conditions économiques de janvier 2006 entre

- l'Etat à hauteur de 50%,
- la Région Ile-de-France à hauteur de 50% ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit protocole cadre des financements et lesdites conventions de financement ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

ARTICLE 5 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

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



Jean-Paul HUCHON

Décembre
2012

Amélioration de l'intermodalité entre la gare de Bercy et la station Bercy - ligne 14 du métro

Convention de financement
relative aux études et travaux



 **île de France**



Convention de financement régissant les rapports entre
l'Etat, la Région Île-de-France, le STIF et la RATP
relative à l'amélioration de l'intermodalité entre la gare de
Bercy et la station Bercy - ligne 14 du métro
Convention relative aux études et travaux

TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u>	<u>7</u>
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>7</u>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDES DEJA EFFECTUES	7
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES ET TRAVAUX	8
1.2.1	ÉTUDES TECHNIQUES	8
1.2.2	TRAVAUX	8
1.2.3	LE CONTENU DES ETUDES ET LIVRABLES	8
<u>2</u>	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>9</u>
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE	9
2.2	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	9
2.3	LES FINANCEURS	9
2.3.1	IDENTIFICATION	9
2.3.2	ENGAGEMENTS	9
2.4	CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET TRAVAUX	9
<u>3</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>10</u>
3.1	ESTIMATION DU COUT DE REALISATION DES ETUDES ET TRAVAUX	10
3.2	CONTENU DES ETUDES ET DES TRAVAUX	10
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS	10
3.2.2	COUTS DETAILLES PAR POSTES	10
3.3	MODALITES D'ACTUALISATION	11
3.4	PLAN DE FINANCEMENT	11
3.4.1	EN EUROS DE REFERENCE (CE01/06)	11
3.4.2	EN EUROS COURANTS	11
3.5	MODALITES DE VERSEMENT	11
3.5.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	11
3.5.2	VERSEMENT DU SOLDE	12
3.5.3	BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION	13
3.5.4	PAIEMENT	13
3.6	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	13
3.7	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE	14
<u>4</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS OU PAR LE STIF</u>	<u>14</u>
4.1	CONTROLE PAR LES FINANCEURS	14
4.2	CONTROLE PAR LE STIF	14

5	<u>MODIFICATION DU PROJET ET GESTION DES ECARTS.....</u>	14
5.1	MODIFICATION DU PROJET	14
5.2	GESTION DES ECARTS DE COUTS	15
5.2.1	GESTION DES ECARTS POUR LES ETUDES.....	15
5.2.2	GESTION DES ECARTS POUR LES TRAVAUX	15
5.3	GESTION DES ECARTS DE DELAIS.....	16
5.4	DISPOSITIONS COMMUNES	16
6	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	17
6.1	COMITE DES FINANCEURS	17
6.2	COMITE TECHNIQUE	17
6.3	COMITE DE SUIVI FINANCIER DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT	18
6.4	COMMISSION DE SUIVI	18
6.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	18
6.6	INTERVENTIONS DES EXPERTS.....	19
7	<u>BILAN FINAL DE L'OPERATION.....</u>	19
7.1	BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER.....	19
7.2	ÉVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE	20
8	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	20
8.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	20
8.2	REGLEMENT DES LITIGES.....	20
8.3	RESILIATION DE LA CONVENTION.....	20
8.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	21
8.5	PROPRIETE INTELLECTUELLES ET DIFFUSION DES ETUDES.....	21
8.6	COMMUNICATION DES SIGNATAIRES.....	21
8.7	MESURES D'ORDRE.....	22

Entre

En premier lieu :

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

La Région Île-de-France, représentée par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____,

ci-après désigné par « Région »,

ci-après regroupés et désignés par les « financeurs ».

En deuxième lieu :

La **Régie Autonome des Transports Parisiens**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Prais-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 54 quai de la Rapée, 75012 PARIS, représentée par son Président Directeur Général,

ci-après désignée par « RATP » ou le « maître d'ouvrage »,

En troisième lieu :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9^{ème}, 39 bis/41 rue de Châteaudun, n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil n° 2012/____ du _____2012,

ci après désigné « STIF » ou « l'autorité organisatrice »,

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

Visas

- Vu** le code des transports, notamment l'article L.1241-4,
- Vu** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- Vu** la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),
- Vu** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- 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'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- Vu** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP,
- Vu** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de transports public du Grand Paris,
- Vu** le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,
- Vu** le protocole entre l'Etat et la Région Ile de France nommé Plan Espoir Banlieue signé le 13 octobre 2008,
- Vu** le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par la délibération n°CR 33-10 du 17 juin 2010,
- Vu** la délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional d'Ile-de-France en date du 23 juin 2011 – Convention Particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,
- Vu** la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011,
- Vu** la délibération n° CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- Vu** les Contrats Particuliers Région/Département,
- Vu** les textes spécifiques et les autorisations de signatures portant sur la RATP,
- Vu** le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil du STIF du 5 octobre 2011,
- Vu** la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvée en conseil du STIF du 5 octobre 2011,
- Vu** le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil de la RATP du 14 octobre 2011,
- Vu** le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 passage de 6 à 8 voitures approuvé en conseil du STIF le 7 décembre 2011,
- Vu** le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 passage de 6 à 8 voitures approuvé en conseil du de la RATP le 2 décembre 2011,
- Vu** l'arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 relatif à la déclaration d'utilité publique, et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes pour le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14,

- Vu** l'avis favorable figurant dans le rapport de la Commission d'enquête publique adressé par la Préfecture au STIF par courrier daté du 19 avril 2012,
- Vu** la déclaration de projet approuvé par la délibération n°..... du Conseil du STIF,
- Vu** la délibération n°..... de la commission permanente du du Conseil Régional,
- Vu** la délibération n°..... du Conseil d'Administration de la RATP.

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

L'arrivée des TER Bourgogne puis plus récemment des TET Intercités de l'axe Paris/Nevers/Clermont-Ferrand ont conduit la RATP, à la demande du STIF, puis l'Etat à réfléchir aux conditions d'amélioration et de renforcement de l'intermodalité entre la gare de Bercy et le réseau environnant des transports en commun, en particulier le métro (lignes 14 et 6). En effet, l'augmentation de la fréquentation pose des problèmes d'accès et de charge sur le réseau métro, notamment la ligne 14 qui est la plus sollicitée par les usagers de la gare de Bercy.

La présente convention est donc relative au projet d'amélioration de l'intermodalité entre la gare de Bercy et la station de la ligne 14 du métro de Bercy.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études et des travaux nécessaires à l'amélioration de l'intermodalité entre la gare de Bercy et la station Bercy de la ligne 14 du métro.

L'opération objet de cette convention est complémentaire au projet « Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 – Adaptation des stations existantes de la ligne 14 », et ne saurait être réalisée qu'en complément à ce projet.

Ainsi, cette convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement pour la conduite des études techniques
- définir les modalités de financement des travaux,
- préciser les conditions de pilotage et de suivi des études et des travaux dans le respect du calendrier général du projet,
- de préciser les documents à remettre aux signataires de cette convention

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« Amélioration de l'intermodalité entre la gare de Bercy et la station Bercy de la ligne 14 du métro - Études et travaux »

1.1 Rappel des éléments d'études déjà effectués

Afin de trouver des solutions adaptées à l'augmentation des flux croissants de voyageurs dans la station de Bercy, tout en garantissant une bonne intermodalité avec la gare SNCF de Bercy, le STIF a missionné la RATP début 2011 pour mener une étude de faisabilité. Celle-ci consistait à rechercher une correspondance intermodale optimale entre la station de métro et la gare en proposant une restructuration des espaces RATP et assurer par là-même la sécurité et le confort des usagers. Cette étude venait en complément de celles menées au titre des projets de prolongement de la ligne 14 et de l'adaptation des stations de celle-ci au passage de 6 à 8 voitures.

1.2 Définitions et contenu des études et travaux

1.2.1 Études techniques

Le maître d'ouvrage devra être en mesure de :

- préciser les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service,
- affiner les coûts prévisionnels des travaux approuvés par le STIF en phase AVP en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est rattachée.

La présente convention intègre notamment :

- les coûts de maîtrises d'ouvrage : pilotage, communication, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de la RATP à l'élaboration des études,
- la rémunération des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions.

1.2.2 Travaux

Dans le cadre du projet « Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 – Adaptation des stations existantes de la ligne 14 », il est prévu de réaliser à la station Bercy un accès secondaire desservant la ligne 14. Cet accès secondaire doit déboucher rue de Bercy, mais assez éloigné de la gare SNCF de Bercy. L'objectif de l'opération prévu par cette convention est de contribuer à rapprocher cet accès de la gare SNCF de manière à faciliter l'intermodalité des voyageurs avec la ligne 14 du Métro.

La présente convention intègre donc les coûts travaux, complémentaires aux travaux prévus dans le projet « Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 – Adaptation des stations existantes de la ligne 14 », et qui correspondent notamment :

- à la réalisation d'une trémie d'accès composée d'un escalier fixe et d'un escalier mécanique et implantée au plus près de la gare SNCF de Bercy,
- à la mise en place d'ascenseurs du niveau voirie jusqu'au niveau quai,
- à l'adaptation des équipements et de systèmes inhérents à ces travaux.

1.2.3 Le contenu des études et livrables

Les livrables comprendront :

- un dossier d'études PRO,
- les dossiers de consultation des entreprises,
- un bilan des travaux réalisés.

L'ensemble des documents, hors DCE, sont remis par la RATP aux parties sous format CD-Rom.

A la demande d'un des signataires de la présente convention de financement, l'ensemble des documents, y compris les DCE, pourront être consultés auprès de la RATP.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 La maîtrise d'ouvrage

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet, selon sa responsabilité de maître d'ouvrage, définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

2.2 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

2.3 Les financeurs

2.3.1 Identification

Le financement des études et travaux, objet de la présente convention, est assuré par :

- l'État (50%),
- la Région Île-de-France (50%).

Le financement de cette opération se fait dans le cadre de l'opération Gare de Lyon et capacité de l'axe Paris / Villeneuve-Saint-Georges, inscrite au CPER 2007-2013 à l'article 5.4

2.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 2.1, des études et travaux décrits à l'article 1 de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.4 de la présente convention. Les subventions attribuées sont actualisables.

2.4 Calendrier de réalisation des études et travaux

Le délai de réalisation de l'étude, travaux et acquisitions foncières est fixé à 48 mois, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention tel que prévu à l'article 8.4 de la présente.

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

A titre indicatif, le planning de réalisation est envisagé comme suit :

- 9 mois d'étude de conception détaillée (études PRO),
- 12 mois pour la passation des marchés,
- 30 mois de travaux.

Les travaux décrits au paragraphe 1.2.2 sont intégrés à la réalisation du nouvel accès à la station Bercy

3 Modalités de financement et de paiement

3.1 Estimation du coût de réalisation des études et travaux

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la réalisation des études et travaux est évalué à un montant de **4 630 000,00 € HT**, aux conditions économiques de janvier 2006, (correspondant pour mémoire à **5 400 000,00 € HT** aux conditions économiques de janvier 2010) soit **6 805 000,00 € HT** courants, selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 3.3.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

Le coût prévisionnel est détaillé à l'article 3.2.2. Le cas échéant, le lancement d'étude(s) ou de travaux complémentaire(s) devra être validé préalablement en Comité des Financeurs (cf. défini à l'article 6.1) et fera l'objet d'un avenant à cette convention.

3.2 Contenu des études et des travaux

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts

Les coûts des études et travaux réalisés par le maître d'ouvrage sont établis comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts Euros constants (CE 01/06)	Coûts Euros courants
RATP	4 630 000,00	6 805 000,00

3.2.2 Coûts détaillés par postes

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros constants CE 01/06 et/ou courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

POSTES DE DEPENSES	EUROS CE 01/06
Gros-œuvre et second œuvre	3 800 000
Sous-total travaux	3 800 000
Frais MOE	370 000
Frais MOA	160 000
PAI	300 000
Sous-total	830 000
Total	4 630 000

3.3 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2006.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01 pour les travaux et éventuellement ING 01 pour les études (frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre).

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices TP 01 et éventuellement ING 01 connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au delà jusqu'à la date de fin de chantier.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

3.4 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros aux conditions économiques de référence (CE01/06) et en euros courants HT. Les financeurs s'engagent chacun pour ce qui le concerne en fonction de la répartition indiquée ci-dessous à participer au financement des études et des travaux pour les montants maximum forfaitaires et actualisables (cf. l'article 3.3) tels qu'arrêtés dans le tableau ci-dessous.

3.4.1 En euros de référence (CE01/06)

Périmètre	RATP	TOTAL	Clé
État	2 315 000,00	2 315 000,00	50,00%
Région	2 315 000,00	2 315 000,00	50,00%
TOTAL	4 630 000,00	4 630 000,00	100,00%

3.4.2 En euros courants

Périmètre	RATP	TOTAL	Clé
État	3 402 500	3 402 500	50,00%
Région	3 402 500	3 402 500	50,00%
TOTAL	6 805 000	6 805 000	100,00%

3.5 Modalités de versement

3.5.1 Versement d'acomptes

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

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

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

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 3.2.2, signé par le Directeur d'opérations du maître d'ouvrage ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant dépenses comptabilisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, au prorata dans l'état d'avancement ci-dessus,
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.4.

Pour la **Région**, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures comptabilisées**, leur **date de comptabilisation** et le montant des **factures comptabilisées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 2.3.1.
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

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

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

3.5.2 Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

3.5.3 Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire en précisant dans le libellé le numéro de référence de la facture à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RATP	CALYON	31489	00010	00198757753	47

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

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

Partie	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
État	21/23 rue Miollis 75015 PARIS	DRIEA – SPOT – CBSF	01 40 61 86 08
Région Île-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	01 53 85 56 21
RATP	54 quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12	RATP / CGF	01 58 78 82 15

3.5.4 Paiement

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

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

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

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a

pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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

3.7 Comptabilité du maître d'ouvrage

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

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

4 Modalités de contrôle par les financeurs ou par le STIF

4.1 Contrôle par les financeurs

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

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

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

4.2 Contrôle par le STIF

Dans le cadre du suivi des études et travaux, et en conformité avec l'article 14 du décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF, ce dernier veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Dans ce cadre, des mesures particulières de suivi des travaux objet de la présente convention sont mises en place en vue de permettre au STIF de remplir les missions qui lui sont dévolues.

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 6.3.

5 Modification du projet et gestion des écarts

5.1 Modification du projet

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées dans l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais ou des coûts d'objectif précisés

à l'article 3.1 de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable au maître d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 1, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle du maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

5.2 Gestion des écarts de coûts

5.2.1 Gestion des écarts pour les études

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.4 de la présente convention constitue un plafond global et par maître d'ouvrage.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté.. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3.2, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

5.2.2 Gestion des écarts pour les travaux

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif en euros constants ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 6 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 3.2 titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation avec les financeurs et le STIF.

Pour les dispositions en cas de dépassement du coût objectif en euros courants, se référer à l'article 3.3 relatif aux modalités d'actualisation qui s'appliquent à toutes les opérations.

5.3 Gestion des écarts de délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 7 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et le maître d'ouvrage.

5.4 Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 7 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût de réalisation en euros constants pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en termes de :

- modifications de périmètre de maîtrise d'ouvrage,
- modifications de programme,
- augmentation du coût de réalisation initial et d'incidence sur les coûts du maître d'ouvrage,
- augmentation du délai initial,

6 Organisation et suivi de la présente convention

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

6.1 Comité des financeurs

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

Les membres, au niveau des signataires, sont convoqués par l'État avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable. Les réunions du comité des financeurs, au niveau des signataires, sont précédées de réunions du comité des financeurs au niveau des services techniques.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études et travaux, au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés permettant le versement des acomptes et du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- les éléments présentés lors du Comité technique,

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

6.2 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par la RATP comprend l'ensemble des signataires de la convention.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin sur simple demande de l'un des membres et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par la RATP.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de PRO, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

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

6.3 Comité de suivi financier de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de la convention de financement comprenant l'ensemble des signataires de la convention, convoqué et placé sous l'autorité de la RATP et du STIF.

Le Comité de suivi de la convention de financement se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins sur simple demande de l'un des membres, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins une semaine au préalable par la RATP et le STIF.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

6.4 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés une semaine au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études..

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante, le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

6.5 Information hors comité et commission de suivi

La RATP s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études et travaux devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

La RATP s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Un Comité de la maîtrise d'ouvrage est constitué du maître d'ouvrage ainsi que de ses assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par la RATP se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études et projets. Les financeurs en seront informés, pourront y assister. Les comptes-rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

6.6 Interventions des experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Chaque maître d'ouvrage concerné est lui chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

7 Bilan final de l'opération

7.1 Bilan physique et financier

Le maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de leur périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 3.2.2, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment, :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement

constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),

- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

7.2 Évaluation économique, sociale et environnementale

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage.. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans les études préalables menées par le maître d'ouvrage que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Ile-de-France. Le maître d'ouvrage transmet ce bilan au STIF et aux financeurs.

8 Dispositions générales

8.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.5.3 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

8.2 Règlement des litiges

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

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

8.3 Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les signataires sont tenus d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel du financement. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

8.4 Date d'effet et durée de la convention

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

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

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 8.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.2.3 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.5.2,

et au plus tard 48 mois après la fin des travaux.

8.5 Propriété intellectuelles et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage. Elles seront communiquées sous format papier et CD Rom aux financeurs et au STIF qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études pourront être utilisés librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet objet de la présente convention.

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

8.6 Communication des signataires

Les parties s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges

destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,

- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage.

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

- l'ordre des financeurs : en fonction de l'ordre protocolaire,
- l'ordre des signataires : financeurs, autorité organisatrice, maître d'ouvrage.
- la surface allouée à chaque signataire sera identique.

8.7 Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en quatre exemplaires originaux.

A PARIS, le

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

Daniel CANEPA

La présente convention est établie en quatre exemplaires originaux.

A PARIS, le

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

Jean-Paul HUCHON

La présente convention est établie en quatre exemplaires originaux.

A PARIS, le

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

Sophie MOUGARD

La présente convention est établie en quatre exemplaires originaux.

A PARIS, le

**Le Président Directeur Général
de la RATP**

Pierre MONGIN

Annexes

Annexe 1 : Organisation de la maîtrise d'ouvrage

Annexe 2 : Echancier prévisionnel de mise en place des AE/AP et CP

Annexe 3 : Calendrier de réalisation

Annexe 1

Organisation de la maîtrise d'ouvrage

MOA : Michel DAGUERREGARAY

Chef de projet : à désigner

Annexe 2

Échéancier prévisionnel des dépenses totales par financeur

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE

M€ Courants	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
État	3,4025					3,4025
Région	3,4025					3,4025
Total	6,805					6,805

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES CP

M€ Courants	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
État	0,125	0,309	0,9425	0,971	0,574	0,4815	3,4025
Région	0,125	0,309	0,9425	0,971	0,574	0,4815	3,4025
Total	0,250	0,618	1,885	1,942	1,148	0,963	6,805

Annexe 3

Calendrier de réalisation

A titre indicatif, le planning de réalisation est envisagé comme suit :

- 9 mois d'étude de conception détaillée (études PRO)
 - 12 mois pour la passation des marchés
 - 30 mois de travaux
-

Décembre
2012

Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen
-
**Adaptation des stations existantes
de la ligne 14**

Convention de financement
relative à la réalisation de l'opération



Convention de financement régissant les rapports entre
l'Etat, la Société du Grand Paris,
la Région Île-de-France, la Ville de Paris,
le STIF et la RATP
relative à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14
« Adaptation des stations existantes de la ligne 14 »

Convention de financement relative à l'opération

SOMMAIRE

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	8
Article 1. Objet de la convention.....	9
Article 2. Contenu de la présente convention de financement	10
2.1. Missions de maîtrise d'ouvrage (MOA) et de maîtrise d'œuvre (MOE).....	10
2.2. Travaux	10
2.3. Le contenu des dossiers	11
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	11
3.1. La maîtrise d'ouvrage du projet.....	11
3.1.1. Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe	11
3.1.2. L'autorité organisatrice des transports	12
3.1.3. Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage.....	12
3.2. Les financeurs.....	12
3.2.1. Identification.....	12
3.2.2. Engagements	12
3.3. Calendrier de réalisation des prestations de la présente convention de financement	12
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	13
4.1. Estimation des coûts de réalisation.....	13
4.2. Contenu des études/des travaux.....	13
4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts.....	13
4.2.2. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage.....	13
4.2.3. Modalités d'actualisation	13
4.3. Plan de financement	14
4.3.1. En euros constants aux CE 01/2008.....	14
4.3.2. En euros courants conventionnels :	14
4.4. Modalités de versement des crédits de paiements.....	15
4.4.1. Versement d'acomptes	15
4.4.2. Versement du solde	15
4.4.3. Paiement.....	16
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	16
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	17
4.6. Comptabilité de l'opération	17
Article 5. MODALITES DE contrôle PAR LES FINANCEURS	17
5.1. Par les financeurs.....	18
5.2. Par le STIF.....	18
Article 6. gestion des écarts.....	18
Article 7. PILOTAGE ET SUIVI de L'OPERATION	18
7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)	18
7.2. Comité des financeurs.....	20
7.3. Commission de suivi.....	20
7.4. Information hors comité et commission de suivi	21
7.5. Communication.....	21
7.6. Intervention d'experts.....	22
7.7. Achèvement des prestations.....	22
Article 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET.....	22
Article 9. BILAN final de l'opération	22
9.1. Bilan physique et financier.....	22
9.2. Évaluation économique, sociale et environnementale.....	23
Article 10. DISPOSITIONS GENERALES.....	23
10.1. Modification de la convention.....	23
10.2. Résiliation de la convention	24
10.3. Litiges.....	24

10.4. <i>Propriété intellectuelle et diffusion des études</i>	24
10.5. <i>Date d'effet de la convention</i>	25
10.6. <i>Mesures d'ordre</i>	25
ANNEXES	27

Entre,

En premier lieu,

En présence de l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,

La **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP XXXX du Conseil Régional en date du XX novembre 2012,

La **Société du Grand Paris** (SGP), établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège social est 30 avenue des Fruitières à Saint Denis et dont le numéro de SIRET est : 525 046 017 00030, représentée par le Président du directoire, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par décret du 14 septembre 2011,

La **Ville de Paris**, représenté par le Maire, dûment mandaté par délibération n° XXXXXXXX en date du XXXXXXXX.

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n°XXXXXX du Conseil du STIF en date du XXXXXX ,

ci-après désigné le STIF, autorité organisatrice.

- la **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisien, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 54 quai de la Rapée, 75012 Paris, représenté par son Président Directeur Général,

ci-après désigné la RATP, financeur et maître d'ouvrage.

Visas

- VU** le code des transports, notamment l'article L.1241-4,
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- VU** la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- VU** la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- 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'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP,
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de transports public du Grand Paris,
- VU** le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,
- VU** le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,
- VU** le protocole entre l'Etat et la Région Ile de France nommé Plan Espoir Banlieue signé le 13 octobre 2008,
- VU** la délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional d'Île-de-France en date du 23 juin 2011 – Convention Particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,
- Vu** la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France, signée le 26 septembre 2011,
- VU** la délibération n° CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- VU** les Contrats Particuliers Région/Département,
- VU** le protocole cadre financier pour le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen et l'adaptation des stations existantes, approuvé par le Conseil régional du 22 novembre 2012, le Conseil de Paris du , le Conseil général des Hauts de Seine du , le Conseil général de Seine Saint-Denis du , le Conseil d'administration du STIF en date du 13 décembre 2012, le Conseil d'administration de la RATP du ; le Conseil de surveillance de la Société du grand Paris du ,
- VU** les textes spécifiques et les autorisations de signatures portant sur la RATP,
- VU** la délibération n° 2009-0408 en date du 8 avril 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de caractéristiques Principales du projet de désaturation de la ligne 13 du métro,
- VU** la délibération n° 2010-0380 en date du 7 juillet 2010 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le bilan de la concertation,
- VU** le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil du STIF en date du 5 octobre 2011 par la délibération 2011-0773,
- VU** le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil de la RATP du 14 octobre 2011,

VU la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvée en conseil du STIF du 5 octobre 2011 par la délibération 2011-0773,

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2011-3237 du 7 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique du 11 janvier 2012 au 12 février 2012, préalable à la déclaration d'utilité publique, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes,

VU le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 passage de 6 à 8 voitures approuvé en conseil du STIF le 7 décembre 2011,

VU l'avis favorable figurant dans le rapport de la Commission d'enquête publique adressé par la Préfecture au STIF par courrier daté du 19 avril 2012,

VU l'arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la Ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 déclaratif d'utilité publique, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, du projet de prolongement de la ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Saint-Ouen

VU La déclaration de projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen approuvé par la délibération n°..... du Conseil du STIF,

VU le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par la délibération n°CR 33-10 du 17 juin 2010,

VU la délibération n°..... de la commission permanente du du Conseil Régional,

VU la délibération n°..... du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris,

VU la délibération n°..... du Conseil de Paris,

VU la délibération n°..... du Conseil d'Administration de la RATP.

Considérants

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

En application du protocole-cadre, le projet de désaturation de la ligne 13 prévoit le prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen », d'une part, et l'adaptation des stations existantes de la ligne 14, d'autre part.

Ces deux opérations ont notamment pour objectifs essentiels :

- de désaturer la ligne 13 à la mise en service du prolongement ;
- d'augmenter la capacité de transport de la ligne 14 prolongée à « Mairie de Saint-Ouen » par le passage de 6 à 8 voitures des trains afin d'offrir la capacité maximale permise par les infrastructures adaptées de la ligne (au moins 40 000 voyageurs à l'heure et par sens) ;
- de permettre les prolongements ultérieurs au Nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, et au sud jusqu'à Aéroport d'Orly en optimisant les investissements publics.

En application de l'article L1241-4 du code des transports et du décret 2011-320 du 23 mars 2011, s'agissant du prolongement d'une ligne existante, le STIF et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage de l'opération de prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen ».

Le prolongement de la ligne 14, opération majeure du Plan de Mobilisation de 2009 au titre de la désaturation de la ligne 13, est inscrit au Contrat de projets « 2007-2013 » sous l'intitulé « Amélioration de la ligne 13 » et à la convention particulière transports sous le titre « Extension de la ligne 14 entre la gare Saint-Lazare et la future gare mairie de Saint-Ouen ».

L'adaptation des stations existantes de la ligne 14

Outre le prolongement à « Mairie de Saint-Ouen », la ligne fera l'objet de nouvelles extensions à Orly (horizon 2020) et à Pleyel (horizon 2025) dans le cadre du réseau du Grand Paris Express. Ces prolongements de la ligne 14, vont engendrer une hausse de la fréquentation de la ligne 14. Les études de trafic réalisées par le STIF et la RATP envisagent une charge sur la ligne 14 de 30 000 utilisateurs à l'heure de pointe du matin en 2020, avec le prolongement à « Mairie de Saint-Ouen ». Les études conduites par la Société du Grand Paris (SGP) prévoient 36 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin en 2025, avec les prolongements à Pleyel et Orly. Ainsi, la limite de capacité de la ligne 14, sans marge, sera atteinte à l'heure de pointe avec des navettes automatiques de six voitures exploitées à 85 secondes (30 000 voyageurs).

Afin de maintenir la qualité du service, il est nécessaire d'augmenter la capacité de la ligne 14. Ceci implique de l'exploiter avec des rames de huit voitures et une fréquence de 85 secondes. La capacité maximum de la ligne 14 sera ainsi portée à 40 000 voyageurs à l'heure.

Les études menées par la RATP ont mis en évidence que :

- Les quais existants sont dimensionnés à 120m pour accueillir à terme des trains de huit voitures, et ne nécessitent pas d'être modifiés,
- En revanche, en passant à huit voitures, les autres espaces constitutifs des stations (couloirs, mezzanines, salle de billets, sorties de secours...) ne permettent pas d'assurer les temps d'évacuation réglementaires, et nécessitent par conséquent d'être redimensionnés, à l'exception des stations « Bibliothèque François Mitterrand », « Gare de Lyon » et « Châtelet »,
- Les neuf stations existantes ne sont pas équipées d'abri en cas de sinistre pour les personnes marquées par un handicap comme l'exige la récente réglementation de 2009.

Ainsi, ces études ont montré qu'il est nécessaire d'adapter les stations existantes de la ligne 14 et qu'il est opportun de mener ces travaux également en anticipation des prolongements à venir.

Pour ce qui concerne le matériel roulant nécessaire à la mise en œuvre du prolongement, le STIF et la RATP ont pris en charge le sujet en application des textes juridiques et du protocole relatif à la gouvernance du matériel roulant, annexé au contrat 2012-2015.

Le schéma de principe de l'adaptation des stations existantes a été approuvé au Conseil de la RATP du 2 décembre 2011 et au Conseil du STIF du 7 décembre 2011.

Ces adaptations des stations existantes sont prévues concomitamment au prolongement de la ligne 14, dont la mise en service est prévue à horizon 2017.

Le Plan de mobilisation

Le plan de mobilisation a inscrit le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen comme une opération urgente et a mobilisé les partenaires suivants pour son financement : Région, Etat, Ville de Paris, Conseil général des Hauts de Seine et Conseil général de la Seine Saint-Denis.

La contribution de la Société du Grand Paris

En application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et du décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage de la ligne Bleue du Réseau de Transport Public du Grand Paris (liaison d'Orly à Saint Denis Pleyel) constituée des prolongements de la ligne 14 au nord de Mairie de Saint-Ouen à Saint Denis Pleyel et au sud d'Olympiades à Orly.

La Société du Grand Paris considère nécessaire de participer à l'opération, objet de la présente convention, afin de rechercher conjointement avec les autres signataires de la présente convention une optimisation des investissements publics. La Société du Grand Paris est en effet fondée à apporter sa contribution au financement de ce projet, dès lors que ce prolongement est indispensable à la réalisation de l'objectif de connexion des aéroports au centre de Paris par métro automatique, qu'il prévoit l'adaptation nécessaire des infrastructures et des systèmes de la ligne existante en vue de son exploitation à pleine capacité, et qu'il intègre toutes les dispositions permettant la mise en service du prolongement à Orly en 2020.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des missions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi que des travaux nécessaires à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro. Ainsi, elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement de la mission de MOA,
- définir les modalités de financement de la mission de MOE,
- définir les modalités de financement des travaux,
- préciser les conditions de suivi de ces études et travaux dans le respect du calendrier général du projet.

Le financement se fait conformément au protocole cadre financier relatif au prolongement de ligne 14 et à l'adaptation des stations existantes.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen – Adaptation des stations existantes de la ligne 14 – convention de financement relative à la réalisation de l'opération »

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRÉSENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Missions de maîtrise d'ouvrage (MOA) et de maîtrise d'œuvre (MOE)

La RATP mettra en évidence les écarts tant programmatiques que financiers que les études de PRO pourraient révéler.

Les études doivent permettre au maître d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro pour le passage de 6 à 8 voitures avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau projet (au sens de la Loi MOP) pour les infrastructures et superstructures.

La présente convention intègre notamment :

- Les coûts d'assistance à maîtrise d'ouvrage : pilotage, communication, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de la RATP à l'élaboration des études.
- Les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des prestations qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique.
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception et de réalisation, le contrôle technique (CT).
- La mission d'ordonnancement, de coordination et de pilotage du projet qui analyse les tâches élémentaires portant sur les études d'exécution et les travaux, détermine leurs enchaînements ainsi que leur chemin critique par des documents graphiques du stade des travaux jusqu'à la levée des réserves

La rémunération des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau projet au sens de la Loi MOP pour les infrastructures et superstructures et notamment :

- La réalisation des études de projet (PRO)
- L'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT)
- La direction de l'exécution des contrats de travaux (DET)
- L'assistance apportée au maître d'ouvrage lors des opérations de réception (AOR).

La RATP devra être en mesure de :

- préciser les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service,
- affiner les coûts prévisionnels des travaux approuvés par le STIF en phase AVP en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est rattachée.

2.2. Travaux

Afin d'assurer des temps d'évacuation réglementaires, les travaux consistent à redimensionner les espaces constitutifs des stations (couloirs, mezzanines, salle de billets, sorties de secours...) à l'exception des stations « Bibliothèque François Mitterrand », « Gare de Lyon » et « Châtelet ».

Les travaux comprennent la réalisation du génie civil y compris les travaux de déviation des concessionnaires, les travaux de second œuvre, la fourniture et la pose des équipements, la modification du système incendie. Selon les stations, les travaux portent sur l'adaptation ou création de l'issue de secours, création d'accès secondaires ou création de zones hors sinistres. Ces travaux doivent permettre de mettre en conformité réglementaire ces stations sur les

temps de mise en sécurité des voyageurs depuis les quais, suite à l'augmentation de capacité de transport de la ligne 14.

De plus dans les neuf stations existantes pour respecter la réglementation concernant l'évacuation des usagers de fauteuil roulant et les personnes à mobilité réduite (UFR et PMR), l'aménagement d'espaces d'attente sécurisés (EAS) est nécessaire à tous les niveaux desservis par ascenseurs.

2.3. Le contenu des dossiers

Ils comprendront :

- un dossier d'études PRO,
- les dossiers de consultation des entreprises,
- un dossier de synthèse sur les études des concessionnaires et l'impact des déviations sur le planning général de l'opération.
- un dossier des ouvrages exécutés.

A première demande, l'ensemble des documents, hors DCE, est remis par la RATP aux parties sous format CD-Rom.

A la demande d'un des signataires de la présente convention de financement, l'ensemble des documents, y compris les DCE, pourra être consulté auprès de la RATP.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. La maîtrise d'ouvrage du projet

3.1.1. Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe

.1 Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe

L'article L 1241-4, alinéa 2, du code des transports, dispose que :

« Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

Par opérations décidées à partir du 1^{er} janvier 2010, il est entendu : au terme de l'Article 19 dernier alinéa du décret du 23 mars 2011, « (...), une opération est regardée comme décidée lorsqu'elle a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé (...) ».

Le projet d'adaptation des stations n'ayant pas fait l'objet d'un schéma de principe approuvé au 1^{er} janvier 2010, c'est donc une opération décidée après le 1^{er} janvier 2010 devant faire l'objet d'une maîtrise d'ouvrage conjointe STIF/RATP.

Le STIF et la RATP s'engagent à élaborer et signer la convention prévue par l'article L1241-4 du code des transports. Cette convention aura pour objet de préciser les

conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par ces deux établissements, notamment en termes de responsabilité.

3.1.2. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

3.1.3. Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

Conformément à l'article L1241-4 du code des transports, le STIF s'est assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération considérée, en a déterminé la localisation, le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle.

Dans le cadre de l'exercice de ces missions, le STIF a pu notamment constater que les prévisions de trafic, montrant une augmentation de la fréquentation sur la ligne 14 et justifiant les adaptations des stations existantes, résultent à la fois de l'augmentation régulière du trafic et des prolongements de la ligne 14 : à Mairie de Saint-Ouen pour désaturer la ligne 13, d'une part, et dans le cadre du Réseau de transport du Grand Paris (RTGP), d'autre part.

Compte tenu de cette situation particulière, le STIF a souhaité confier, pour les étapes à venir de ce projet, l'ensemble des prérogatives de maîtrise d'ouvrage qui lui sont conférées par l'article L1241-4 du code des transports à la RATP, la RATP assumant l'ensemble des missions et des responsabilités du maître d'ouvrage.

3.2. Les financeurs

3.2.1. Identification

Conformément au protocole cadre relatif au prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, le financement de l'adaptation des stations, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Ile de France (30%),
- La Société du Grand Paris (30%),
- La RATP (30%).
- La Ville de Paris (10%),

3.2.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 3.1.3, de l'opération, objet de la présente convention, et décrite à l'article 2 de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3. de la présente convention.

3.3. Calendrier de réalisation des prestations de la présente convention de financement

Le délai de réalisation des études et des travaux est fixé à 61 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. Le planning prévisionnel est joint en annexe 3 à la présente convention.

Le calendrier comprend :

- Etudes de conception détaillée (PRO) : 30 mois,
- Travaux : durée prévisionnelle globale de 45 mois.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation des coûts de réalisation

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux études Projet, aux acquisitions foncières et aux travaux visés à l'article 2 est évalué à :

- 109 M€, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2008), soit 145,2 M€ courants conventionnels selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.2.3.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

4.2. Contenu des études/des travaux

4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts

Les coûts de l'opération, objet de la présente convention (cf. article 1), rattachés aux périmètres de maîtrise d'ouvrage défini à l'article 3.1, s'établissent comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts en M€ HT constants (CE 01/2008)	Coûts en M€ HT constants (CE 01/2012) suivant protocole	Coûts en M€ HT Courants conventionnels
RATP	109	126.70	145,2
TOTAL	109	126.70	145,2

4.2.2. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage

Le MOA fournit une estimation prévisionnelle des postes nécessaires pour mener à bien l'opération :

Estimation prévisionnelle des coûts (Meuros HT)	RATP	Total
Travaux	86,2	86,2
Frais de MOE	10,5	10,5
Frais de MOA	3,5	3,5
Provision pour aléas et imprévus	8,8	8,8
Total en M€ constants	109	109
<i>Total en M€ courants</i>	<i>145,2</i>	<i>145,2</i>

4.2.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2008.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au delà jusqu'à la date de fin de chantier.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.3. Plan de financement

Le plan de financement de l'opération objet de la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2008 et en euros courants conventionnels :

4.3.1. En euros constants aux CE 01/2008

Adaptation des stations existantes de la ligne 14 Euros constants (CE 01/2008) M€ HT					
	Région	SGP	Ville de Paris	RATP(*)	Total
RATP	32,7	32,7	10,9	32,7	109
	30%	30%	10%	30%	
Total	32,7	32,7	10,9	32,7	109

(*) Compte tenu de l'effort financier de la RATP, il est convenu que les éventuelles économies sur le coût de l'adaptation des stations existantes viendront se déduire du financement RATP, dans la limite de sa contribution exceptionnelle de 10%.

Au-delà, les économies seront réparties entre financeurs au prorata des participations de chacun.

Le cas échéant, un avenant à la présente convention réactualisera le plan de financement selon ces dispositions.

4.3.2. En euros courants conventionnels :

Adaptation des stations existantes de la ligne 14 Euros courants conventionnels M€ HT					
	Région	SGP	Ville de Paris	RATP	Total
RATP	43,56 <i>30%</i>	43,56 <i>30%</i>	14,52 <i>10%</i>	43,56 <i>30%</i>	145,2
Total	43,56	43,56	14,52	43,56	145,2

4.4. Modalités de versement des crédits de paiements

4.4.1. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

A-Versement des acomptes pour la Région, la SGP et la Ville de Paris :

La demande d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des **factures comptabilisées**, leur montant et leur date de comptabilisation. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie aux articles 3.2.1 et 4.3;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

B-Plafonnement des acomptes pour la Région, la Ville de Paris et la SGP :

Conformément au Règlement Budgétaire et Financier de la Région, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région est plafonné à 95% du montant global de l'opération avant le versement du solde.

La SGP et la Ville de Paris adoptent le même principe d'un cumul des acomptes plafonné à 95%.

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

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des études et des prestations couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente un relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde à un maître d'ouvrage est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le directeur financier de ces maîtres d'ouvrage indiqués à l'article 4.4.1.

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

Le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

4.4.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires de chacun des financeurs, à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention.

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

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

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

Le paiement est effectué à la RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
SGP	Immeuble Le Cézanne 30, rue des fruitiers 93200 SAINT-DENIS	Unité Système et Sécurité	01 80 95 00 72 umberto.pisu@societ edugrandparis.fr
Région Ile-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	01 53 85 56 21 Annabelle.acharrok@i ledefrance.fr

Ville de Paris	40, rue du Louvre 75001 PARIS	Mairie de Paris Direction de la voirie et des déplacements	01.40.28.70.10 Yvette.Ranc@paris.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54, quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 Pierre- louis.aubert@ratp.fr
STIF	39-41, rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement Division Fer	01 47 53 28 00 Gilles.fourt@stif.info

4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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

4.6. Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de l'émission des dites pièces.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS ET LE STIF

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration de ce délai, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

5.1. Par les financeurs

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

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire jugée utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

5.2. Par le STIF

Dans le cadre du suivi des études et travaux, et en conformité avec l'article 14 du décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF, ce dernier veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Dans ce cadre, des mesures particulières de suivi des travaux objet de la présente convention sont mises en place en vue de permettre au STIF de remplir les missions qui lui sont dévolues.

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 7

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.1 de la présente convention constitue un plafond global et par maître d'ouvrage.

Comme rappelé à l'article 4.3.1, compte tenu de l'effort financier de la RATP, il est convenu que les éventuelles économies sur le coût de l'adaptation des stations existantes viendront se déduire du financement RATP, dans la limite de sa contribution exceptionnelle de 10%.

Au-delà, les économies seront réparties entre financeurs au prorata des participations de chacun.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4. 1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

ARTICLE 7. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

Conformément à l'Ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi ORTF, reprise à l'article L 1241-4 du code des transports, le STIF assure le suivi et le contrôle d'ensemble de la maîtrise d'ouvrage.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de l'opération, ci-après désigné « le Comité de Suivi » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité

aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant du protocole cadre et de la présente convention.

Ce Comité de Suivi se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, et notamment pour les questions comptables, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

La RATP établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par la RATP devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le Comité de Suivi est chargé de suivre, de piloter et de valider l'opération principalement autour des trois thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur l'avancement des travaux au regard de la présente convention de financement,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux défini à l'article 3.3.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour la RATP dans la présente convention à l'article 4.1,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4.2.2, pour chacun des postes définis dans l'opération,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, la RATP effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

3/ La communication autour du projet

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés du maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 4.2.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire ,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi.

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

7.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence du STIF, les financeurs et le maître d'ouvrage.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

La RATP établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par la RATP devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais prévus à l'article 3.3 et du plan de financement prévu à l'article 4.3 de la présente convention.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation technique, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 7.1. Il se réunit également pour préparer les commissions de suivi.

Il est systématiquement convoqué en cas de modification par le maître d'ouvrage du programme de l'opération, du coût de réalisation tel que défini à l'article 4.1, du délai de l'opération tel que défini à l'article 3.3 de la présente convention. La RATP présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leur impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 8 et 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

7.3. Commission de suivi

Placée sous la présidence de la Directrice générale du STIF ou son représentant, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit en tant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement du projet.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.4. Information hors comité et commission de suivi

La RATP s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

7.5. Communication

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage.

Le traitement des logos des partenaires :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, autorité organisatrice, maître d'ouvrage,
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire,
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

7.6. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, la RATP s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. La RATP est chargée de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

7.7. Achèvement des prestations

Avant la mise en service de l'opération, le maître d'ouvrage invite le STIF et les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant, selon les dispositions de l'article 8.

ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.3) ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.1. de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable au maître d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que la RATP envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle du maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

ARTICLE 9. BILAN FINAL DE L'OPERATION

9.1. Bilan physique et financier

Le maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.1, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment:

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

9.2. Évaluation économique, sociale et environnementale

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Ile-de-France. Le maître d'ouvrage transmettra ce bilan au STIF et aux financeurs.

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES

10.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2. Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

10.3. Litiges

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage. D'ores et déjà le maîtres d'ouvrage s'interdit de diffuser les résultats de ces études à des tiers à la présente convention.

Ces études seront communiquées, sur première demande, aux financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage .

La SGP ayant en charge les futurs prolongements de la ligne 14, elle pourra utiliser les résultats de ces études pour ses besoins propres dans le cadre des futurs prolongements de la ligne 14.

Les modalités de cette utilisation seront définies par le maître d'ouvrage et la SGP dans les six mois à venir, et pourront porter notamment sur des limitations de cette utilisation du fait de la protection du savoir faire du maître d'ouvrage ou de ses prestataires. La SGP s'engageant en contrepartie à fournir, selon les mêmes modalités, au maître d'ouvrage les études qu'elle a réalisées et qui s'avéreront utiles au présent projet.

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

10.5. Date d'effet de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2, soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

10.6. Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en six exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Visa Etat	Pour la Région Ile-de-France	Pour la SGP
Daniel CANEPA Préfet de la région Ile-de-France	Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	Etienne GUYOT Président du Directoire
Pour la Ville de Paris	Pour la RATP	Pour le STIF
Bertrand DELANOE Maire de Paris	Pierre MONGIN Président Directeur Général	Sophie MOUGARD Directrice Générale

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echéanciers prévisionnels des autorisations de programme des financeurs et des dépenses du MOA

Annexe 3 : Calendrier

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage :
M. Michel DAGUERREGARAY
Directeur délégué

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des autorisations de programme des financeurs et des dépenses du MOA

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME

M€ CE 01/2012	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Région	18,00			6,67	6,67	6,67	38,01
SGP	18,00			6,67	6,67	6,67	38,01
RATP	18,00			6,67	6,67	6,67	38,01
Ville de Paris	6,00			2,23	2,22	2,22	12,67
TOTAL	60,00	0,00	0,00	22,24	22,23	22,23	126,70

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE

€ HT Courants	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
RATP	5	13	43	44	23	17,2	145,2
Total	5	13	43	44	23	17,2	145,2

ANNEXE 3
Calendrier

N°	Nom de la tâche	1		A1				A2				A3				A4				A5											
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4								
1	Convention de financement signée		•																												
2	Etudes de Conception détaillée (PRO)			████████████████████																											
3	Procédures Marchés					████████████████████																									
4	Travaux							██																							

**Délibération n° 2012/381
Séance du 13 décembre 2012**

**A4-a – Métro Ligne 04 –
PROLONGEMENT DE PORTE D'ORLEANS
A MAIRIE DE MONTRouGE (phase 1)**

**AVENANT A LA CONVENTION DE FINANCEMENT
tranche fonctionnelle n°2**

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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 contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000, et le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision n°8287 du conseil d'administration du 8 avril 2005 approuvant l'avant-projet de l'opération « A4-a – Métro ligne 04 – Prolongement de Porte d'Orléans à Mairie de Montrouge (phase1) » inscrite au Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2000-2006 ;
- VU** la décision n°2006/0269 du conseil d'administration du 5 avril 2006 approuvant la convention de financement – seconde tranche fonctionnelle de l'opération « A4-a – Métro ligne 04 – Prolongement de Porte d'Orléans à Mairie de Montrouge (phase1) » inscrite au Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2000-2006 ;
- VU** le rapport n° 2012/381 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant à la convention de financement annexé à la présente délibération, tranche fonctionnelle n°2, relative au prolongement de la ligne de métro n°4 de Porte d'Orléans à Mairie de Montrouge (phase 1), approuvée en Conseil du STIF du 5 avril 2006 et notifiée le 16 novembre 2006 ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et à prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer tout acte de concrétisation du projet ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-381-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

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

A handwritten signature in dark ink, consisting of several stylized, overlapping loops and lines, positioned above the printed name.

Jean-Paul HUCHON

Décembre
2012

« A 4a - Prolongement de la ligne 4 du métro à mairie de Montrouge (phase 1) »

Avenant
à la Convention de financement de 2006
Relatif aux phases d'AVP, de PRO
et des travaux



Avenant à la Convention de financement de 2006
entre l'Etat, le Conseil Régional d'Île-de-France,
le Département des Hauts-de-Seine, la Ville de Montrouge, la RATP et le STIF
relatif à la réalisation de l'opération
« A4a - Prolongement de la ligne 4 du métro à Mairie de Montrouge (phase 1) »

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

**AVENANT
A LA CONVENTION DE FINANCEMENT DE 2006**

**REGISSANT LES MODALITES TECHNIQUES ET FINANCIERES RELATIVE AUX
PHASES D'AVP, DE PRO ET DE REALISATION**

Entre

En premier lieu,

L'**Etat**, représenté par le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris,

La **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP.....,

Le **Département des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par délibération n° de la Commission permanente du

La **Ville de Montrouge**, représentée par Monsieur le Maire, dûment mandaté par délibération n° du Conseil municipal du

Ci-après désignés « les financeurs », d'une part,

Et

En deuxième lieu,

La **RATP** (Régie Autonome de Transports Parisiens), établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^e, 54 quai de la Rapée, représentée par son Président,

Ci-après désignés « le maître d'ouvrage », qui par ailleurs apporte une contribution financière à l'opération,

En troisième lieu,

Le **STIF** (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9^{ème}), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD, habilitée à cet effet par la délibération n° / du Conseil du STIF prise dans sa séance du

Ci-après désigné « le STIF », d'autre part.

Visas

VU le Contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

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

VU la convention de financement, approuvée par délibération n° CP 06-220 de la Commission permanente de la Région le 6 avril 2006, par le Conseil du STIF dans sa séance du 5 avril 2006, et notifiée le 16 novembre 2006,

VU la Commission permanente de la Région du _____, approuvant l'avenant à la 2^e convention de 2006 de financement pour les phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

VU la Commission permanente du Conseil général des Hauts-de-Seine du _____, approuvant l'avenant à la 2^e convention de 2006 de financement pour les phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

VU la délibération du Conseil municipal de Montrouge du _____, approuvant l'avenant à la 2^e convention de 2006 de financement pour les phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

VU la délibération n° _____ / _____ du Conseil du STIF prise dans sa séance du _____ approuvant le présent avenant n°1 à la convention de financement et autorisant la Directrice générale du STIF à le signer.

PREAMBULE

CONTEXTE GENERAL DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4

La **ligne 4 du métro**, qui relie Porte de Clignancourt à Porte d'Orléans et dessert 26 stations sur une longueur de 10,6 kilomètres, fait l'objet d'un **prolongement au Sud** pour desservir les communes de Montrouge et de Bagneux (Hauts-de-Seine). Il s'agit de créer 3 nouvelles stations et plus de 3 km de tunnel, d'aménager des installations d'exploitation (retournement, garage, entretien des trains).

Le **Schéma de principe** a été approuvé par le Conseil du STIF du 4 avril 2002 avec une réalisation prévue en deux phases :

- la **phase 1**, de Paris à Montrouge, consistant à créer 1,4 km de tunnel, une nouvelle station Mairie de Montrouge et d'aménager des installations provisoires d'arrière-station (retournement, garage et dépannage des trains)
- la **phase 2**, de Montrouge à Bagneux, consistant à créer 2 km de tunnel, deux nouvelles stations, à aménager une arrière-gare composée d'un espace de manœuvre de retournement des trains, de remisage et d'un centre de dépannage des trains et à créer un pôle bus à la station terminus.

Suite à l'enquête publique sur l'intégralité du projet (Paris à Bagneux), qui s'est tenue du 22 janvier au 1^{er} mars 2004, l'arrêté préfectoral de **Déclaration d'utilité publique (DUP)** a été prononcé le 15 février 2005 et prorogé le 4 février 2010.

L'**avant-projet de la phase 1** du prolongement de la ligne 4 a été approuvé par le STIF le 8 avril 2005, pour un **coût de 169,641 M€** (conditions économiques de janvier 2004), incluant les mesures conservatoires **0,522 M€** (conditions économiques de janvier 2004) concernant le radier de l'immeuble Franco_Suisse à Montrouge, impliqué dans le prolongement en direction de Bagneux (phase 2). Ces travaux préfinancés par la Ville de Montrouge, seront pris en compte au titre d'un financement ultérieur dans le cadre du prolongement futur de la ligne 4 qui fera l'objet d'une autre convention.

La mise en place des **financements des travaux de la phase 1** du prolongement de la ligne 4 a porté sur un montant de **169,119 M€** (conditions économiques de janvier 2004) et s'est opérée en **deux tranches fonctionnelles** :

- la **tranche fonctionnelle 1 (TF1)** correspond à une **première convention de financement**, d'un coût d'objectif de **14,139 M€** (conditions économiques de janvier 2004), notifiée le 2 juin 2006,
- la **tranche fonctionnelle 2 (TF2)** correspond une **seconde convention de financement**, d'un coût d'objectif de **154,980 M€** (conditions économiques de janvier 2004), notifiée le 16 novembre 2006.

Le présent avenant fait référence à la phase 1 du prolongement de la ligne 4 et à la seconde convention de financements ou tranche fonctionnelle 2, notifiée le 16 novembre 2006.

En septembre 2012 :

- la **phase 1** fait l'objet de travaux,
- la **phase 2** fait l'objet (2012-2013) d'études de niveau PRO, préalables à la phase réalisation (horizon de mise en service fin 2019).

SURCOUTS DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 A MAIRIE DE MONTROUGE (PHASE 1)

Les travaux de déviation concessionnaires ont été engagés dès 2006 sur Paris et Montrouge. L'étape « achat » des deux lots de génie civil s'est déroulée sur l'ensemble de l'année 2007 pour aboutir, en janvier 2008, à la signature des deux marchés. Les ordres de services de démarrage ont été émis début février 2008. Après la période de préparation, les travaux ont concrètement démarré sur sites en avril 2008.

La phase 1 a rencontré des difficultés significatives qui ont considérablement impacté l'avancée du chantier. En effet, à Montrouge, dès les travaux de confortement des carrières de la partie sud de la station, engagés au printemps 2008 à partir d'un puits créé rue Sadi Carnot, des tassements en surface ont été observés (les carrières n'avaient pu être visitées préalablement).

S'agissant des travaux du tunnel de Paris à Montrouge, après les difficultés sous le square du Serment de Koufra, le futur passage sous le périphérique puis en tréfonds d'un groupe d'immeubles à Montrouge a amené la RATP à sécuriser la poursuite des travaux.

Cela s'est traduit par :

- Des traitements par injection des terrains les plus sensibles,
- Le passage à un recouvrement entre pré-voûtes maximal (50%),

- Le renforcement des soutènements (cintres lourds), notamment sous le boulevard périphérique,
- La réalisation de reconnaissances géotechniques complémentaires.

L'avancement du chantier s'en est trouvé largement affecté. Le puits et la galerie de reconnaissance, réalisés en 2002-2003 dans le square du Serment de Koufra, n'avaient pas permis de mettre en évidence ces difficultés, en raison de la largeur réduite des terrassements.

Concernant la création de la station, les conséquences de l'aléa se sont trouvées amplifiées par le fait d'être située pour moitié en zone de carrières. En effet, suite à l'avis formulé par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique, les quais de la station Mairie de Montrouge ont été décalés vers le sud, inscrivant ainsi une bonne partie de la station dans l'emprise d'anciennes carrières (zone dite 3A). Cette modification, profitable au périmètre d'attractivité de la station, a été entérinée sans sondages approfondis puisqu'à l'époque les carrières étaient considérées comme un problème cerné et maîtrisable. Le tunnel courant a été également affecté mais la station reste l'ouvrage qui a présenté les difficultés majeures de réalisation.

Au vu des phénomènes particulièrement préoccupants observés lors des travaux de confortement préalable de la carrière, il est apparu indispensable de re-concevoir les méthodes d'exécution de la partie voûtée de la future station. En effet, les méthodes d'exécution prévues par le contrat de travaux n'apparaissent plus adaptées aux conditions effectivement rencontrées, car présentant des risques inacceptables pour les immeubles et les réseaux avoisinants.

L'ensemble de ces opérations (injections, renforcement du soutènement et du revêtement, modification des phasages) a eu un impact important sur les délais de réalisation de la station, impliquant de revoir le phasage des travaux, et sur le coût d'objectif.

La RATP, maître d'ouvrage du prolongement de la ligne 4 à Montrouge (phase 1), a rendu compte de ces faits techniques aux financeurs et au STIF, dès l'origine et conformément aux dispositions prévues dans les conventions de financements. L'impact de ces opérations génère **un dépassement de 16,195 M€ (conditions économiques de janvier 2004) du coût d'objectif de 169,119 M€ (conditions économiques de janvier 2004)**, inscrit dans les deux conventions de financement de l'opération. Ces évolutions portent ainsi à **185,314 M€ (conditions économiques de janvier 2004)** le coût total de la première phase de ce prolongement.

Conformément à l'article 11-2-1 de la convention de financement de la phase 1, notifiée le 16 novembre 2006, relatif au « *dépassement du coût d'objectif* », le STIF a engagé un travail avec la RATP, en lien avec les financeurs (Région Ile-de-France, Etat, Conseil général des Hauts-de-Seine, RATP et Ville de Montrouge), pour détailler « *l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences* » et pour les expertiser.

Le STIF a organisé et animé une série de six réunions (19 juillet 2011, 23 novembre 2011, 14 décembre 2011, 25 janvier 2012, 8 mars 2012 et 11 avril 2012). Ce travail a permis d'identifier le montant des évolutions du coût d'objectif et le plan de financement adéquat.

Ce travail s'est traduit par :

- un **dossier technique produit par le RATP** (Version consolidée finale du 26 janvier 2012), rappelant les fondamentaux du projet, les évolutions apportées à la conduite des travaux du gros-œuvre, détaillant les surcoûts et leurs origines et traitant les questions d'actualisation ;
- une **note réalisée par le STIF** (Note PLO4-Ph1-Surcoût v3 du 5 mars 2012), à la demande et pour le compte des financeurs, présentant une analyse des coûts et de leur origine présentés esquissant différents scénarios de répartition des surcoûts, selon leur nature et l'origine de la demande.

Par ailleurs, lors du comité de suivi de la convention de financement (CSCF) du 25 juin 2012, la RATP, maître d'ouvrage du prolongement de la ligne 4 à Montrouge (phase 1), a indiqué le report de la mise en service au premier trimestre 2013.

Dans ce contexte, **le présent avenant à la convention de financement de 2006 approuvée par la Commission permanente de la Région du 6 avril 2006 (CP 06-220), par le Conseil du STIF dans sa séance du 5 avril 2006, notifiée le 16 novembre 2006, et désignée par la suite « convention de 2006 »**, vise à préciser :

- le nouveau coût d'objectif de la phase 1 du prolongement de la ligne 4,
- les clés de financement et les montants pris en charge par les différents financeurs,
- le nouveau délai de mise en service.

Les montants du présent avenant sont exprimés en euros hors taxe (HT).

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N° 1

Le présent avenant a pour objet de modifier :

- le coût d'objectif de la phase 1,
- le plan de financement,
- le calendrier prévisionnel de réalisation.

Par conséquent, le présent avenant modifie, d'une part les visas, le préambule, l'article 3, l'article 4, l'article 5 et l'article 6, d'autre part les annexes 2, 3 et 4, de la convention de 2006.

ARTICLE 2 – MODIFICATION DES VISAS

Les visas de la convention de 2006 sont complétés par les visas suivants :

VU le Contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

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

VU la convention de financement, approuvée par délibération n° CP 06-220 de la Commission permanente de la Région le 6 avril 2006, par le Conseil du STIF dans sa séance du 5 avril 2006, et notifiée le 16 novembre 2006,

VU la Commission permanente de la Région du _____, approuvant l'avenant à la 2^e convention de 2006 de financement pour les phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

VU la Commission permanente du Conseil général des Hauts-de-Seine du _____, approuvant l'avenant à la 2^e convention de 2006 de financement pour les phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

VU la délibération du Conseil municipal de Montrouge du _____, approuvant l'avenant à la 2^e convention de 2006 de financement pour les phases d'AVP, de PRO et de réalisation,

VU la délibération n° _____ / _____ du Conseil du STIF prise dans sa séance du _____ approuvant le présent avenant n°1 à la convention de financement et autorisant la Directrice générale du STIF à le signer.

ARTICLE 3 – MODIFICATION DU PREAMBULE DE LA CONVENTION DE 2006

Le préambule de la convention de 2006 est complété par le texte suivant :

CONTEXTE GENERAL DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4

La **ligne 4 du métro**, qui relie Porte de Clignancourt à Porte d'Orléans et dessert 26 stations sur une longueur de 10,6 kilomètres, fait l'objet d'un **prolongement au Sud** pour desservir les communes de Montrouge et de Bagneux (Hauts-de-Seine). Il s'agit de créer 3 nouvelles stations et plus de 3 km de tunnel, d'aménager des installations d'exploitation (retournement, garage, entretien des trains).

Le **Schéma de principe** a été approuvé par le Conseil du STIF du 4 avril 2002 avec une réalisation prévue en deux phases :

- la **phase 1**, de Paris à Montrouge, consistant à créer 1,4 km de tunnel, une nouvelle station Mairie de Montrouge et d'aménager des installations provisoires d'arrière-station (retournement, garage et dépannage des trains)
- la **phase 2**, de Montrouge à Bagneux, consistant à créer 2 km de tunnel, deux nouvelles stations, à aménager une arrière-gare composée d'un espace de manœuvre de retournement des trains, de remisage et d'un centre de dépannage des trains et à créer un pôle bus à la station terminus.

Suite à l'enquête publique sur l'intégralité du projet (Paris à Bagneux), qui s'est tenue du 22 janvier au 1^{er} mars 2004, l'arrêté préfectoral de **Déclaration d'utilité publique (DUP)** a été prononcé le 15 février 2005 et prorogé le 4 février 2010.

L'**avant-projet de la phase 1** du prolongement de la ligne 4 a été approuvé par le STIF le 8 avril 2005, pour un **coût de 169,641 M€** (conditions économiques de janvier 2004), incluant les mesures conservatoires **0,522 M€** (conditions économiques de janvier 2004) concernant le radier de l'immeuble Franco-Suisse à Montrouge, impliqué dans le prolongement en direction de Bagneux (phase 2). Ces travaux préfinancés par la Ville de Montrouge, seront pris en compte au titre d'un financement ultérieur dans le cadre du prolongement futur de la ligne 4 qui fera l'objet d'une autre convention.

La mise en place des **financements des travaux de la phase 1** du prolongement de la ligne 4 a porté sur un montant de **169,119 M€** (conditions économiques de janvier 2004) et s'est opérée en **deux tranches fonctionnelles** :

- la **tranche fonctionnelle 1 (TF1)** correspond à une **première convention de financement**, d'un coût d'objectif de **14,139 M€** (conditions économiques de janvier 2004), notifiée le 2 juin 2006,
- la **tranche fonctionnelle 2 (TF2)** correspond une **seconde convention de financement**, d'un coût d'objectif de **154,980 M€** (conditions économiques de janvier 2004), notifiée le 16 novembre 2006.

Le présent avenant fait référence à la phase 1 du prolongement de la ligne 4 et à la seconde convention de financements ou tranche fonctionnelle 2, notifiée le 16 novembre 2006.

En septembre 2012 :

- la **phase 1** fait l'objet de travaux,
- la **phase 2** fait l'objet (2012-2013) d'études de niveau PRO, préalables à la phase réalisation (horizon de mise en service fin 2019).

SURCOUTS DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 A MAIRIE DE MONTROUGE (PHASE 1)

Les travaux de déviation concessionnaires ont été engagés dès 2006 sur Paris et Montrouge. L'étape « achat » des deux lots de génie civil s'est déroulée sur l'ensemble de l'année 2007 pour aboutir, en janvier 2008, à la signature des deux marchés. Les ordres de services de démarrage ont été émis début février 2008. Après la période de préparation, les travaux ont concrètement démarré sur sites en avril 2008.

La phase 1 a rencontré des difficultés significatives qui ont considérablement impacté l'avancée du chantier. En effet, à Montrouge, dès les travaux de confortement des carrières de la partie sud de la station, engagés au printemps 2008 à partir d'un puits créé rue Sadi Carnot, des tassements en surface ont été observés (les carrières n'avaient pu être visitées préalablement).

S'agissant des travaux du tunnel de Paris à Montrouge, après les difficultés sous le square du Serment de Koufra, le futur passage sous le périphérique puis en tréfonds d'un groupe d'immeubles à Montrouge a amené la RATP à sécuriser la poursuite des travaux.

Cela s'est traduit par :

- Des traitements par injection des terrains les plus sensibles,
- Le passage à un recouvrement entre pré-voûtes maximal (50%),
- Le renforcement des soutènements (cintres lourds), notamment sous le boulevard périphérique,
- La réalisation de reconnaissances géotechniques complémentaires.

L'avancement du chantier s'en est trouvé largement affecté. Le puits et la galerie de reconnaissance, réalisés en 2002-2003 dans le square du Serment de Koufra, n'avaient pas permis de mettre en évidence ces difficultés, en raison de la largeur réduite des terrassements.

Concernant la création de la station, les conséquences de l'aléa se sont trouvées amplifiées par le fait d'être située pour moitié en zone de carrières. En effet, suite à l'avis formulé par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique, les quais de la station Mairie de Montrouge ont été décalés vers le sud, inscrivant ainsi une bonne partie de la station dans l'emprise d'anciennes carrières (zone dite 3A). Cette modification, profitable au périmètre d'attractivité de la station, a été entérinée sans sondages approfondis puisqu'à l'époque les carrières étaient considérées comme un problème cerné et maîtrisable. Le tunnel courant a été également affecté mais la station reste l'ouvrage qui a présenté les difficultés majeures de réalisation.

Au vu des phénomènes particulièrement préoccupants observés lors des travaux de confortement préalable de la carrière, il est apparu indispensable de re-concevoir les méthodes d'exécution de la partie voûtée de la future station. En effet, les méthodes d'exécution prévues par le contrat de travaux n'apparaissaient plus adaptées aux conditions effectivement rencontrées, car présentant des risques inacceptables pour les immeubles et les réseaux avoisinants.

L'ensemble de ces opérations (injections, renforcement du soutènement et du revêtement, modification des phasages) a eu un impact important sur les délais de réalisation de la station, impliquant de revoir le phasage des travaux, et sur le coût d'objectif.

La RATP, maître d'ouvrage du prolongement de la ligne 4 à Montrouge (phase 1), a rendu compte de ces faits techniques aux financeurs et au STIF, dès l'origine et conformément aux dispositions prévues dans les conventions de financements. L'impact de ces opérations génère **un dépassement de 16,195 M€ (conditions économiques de janvier 2004) du coût d'objectif de 169,119 M€ (conditions économiques de janvier 2004)**, inscrit dans les deux conventions de financement de l'opération. Ces évolutions portent ainsi à **185,314 M€ (conditions économiques de janvier 2004)** le coût total de la première phase de ce prolongement.

Conformément à l'article 11-2-1 de la convention de financement de la phase 1, notifiée le 16 novembre 2006, relatif au « *dépassement du coût d'objectif* », le STIF a engagé un travail avec la RATP, en lien avec les financeurs (Région Ile-de-France, Etat, Conseil général des Hauts-de-Seine, RATP et Ville de Montrouge), pour détailler « *l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences* » et pour les expertiser.

Le STIF a organisé et animé une série de 6 réunions (19 juillet 2011, 23 novembre 2011, 14 décembre 2011, 25 janvier 2012, 8 mars 2012 et 11 avril 2012). Ce travail a permis d'identifier le montant des évolutions du coût d'objectif et le plan de financement adéquat.

Ce travail s'est traduit par :

- un **dossier technique produit par le RATP** (Version consolidée finale du 26 janvier 2012), rappelant les fondamentaux du projet, les évolutions apportées à la conduite des travaux du gros-œuvre, détaillant les surcoûts et leurs origines et traitant les questions d'actualisation ;
- une **note réalisée par le STIF** (Note PL04-Ph1-Surcoût v3 du 5 mars 2012), à la demande et pour le compte des financeurs, présentant une analyse des coûts et de leur origine présentés esquissant différents scénarios de répartition des surcoûts, selon leur nature et l'origine de la demande.

Par ailleurs, lors du comité de suivi de la convention de financement (CSCF) du 25 juin 2012, la RATP, maître d'ouvrage du prolongement de la ligne 4 à Montrouge (phase 1), a indiqué le report de la mise en service au premier trimestre 2013.

Dans ce contexte, **le présent avenant à la convention de financement de 2006 approuvée par la Commission permanente de la Région du 6 avril 2006 (CP 06-220), par le Conseil du STIF dans sa séance du 5 avril 2006, notifiée le 16 novembre 2006, et désignée par la suite « convention de 2006 »**, vise à préciser :

- le nouveau coût d'objectif de la phase 1 du prolongement de la ligne 4,
- les clés de financement et les montants pris en charge par les différents financeurs,
- le nouveau délai de mise en service.

Les montants du présent avenant sont exprimés en euros hors taxe (HT).

ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « COUT D'OBJECTIF ET CALENDRIER DE REALISATION »

4.1. Principes d'estimation des dépenses

Le 1^{er} paragraphe de l'article 3.1 de la convention de 2006 est remplacé par le texte suivant :

Les dépenses afférentes à l'opération proprement dites sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet (soit aux conditions économiques de janvier 2004) à 185,314 M€ HT, frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et aléas compris (soit 202,058M€ courants conventionnels).

4.2. Coût d'objectif de l'opération

L'article 3.2 de la convention de 2006 est remplacé par le texte suivant :

Le coût d'objectif, exprimé aux conditions économiques de l'avant-projet (conditions économiques de janvier 2004) se décompose comme suit :

M€ HT CE janvier 2004	Coût d'objectif et répartition de la Convention de financements 2006	Nouveau coût d'objectif de l'avenant 2012 à la Convention de financements de 2006
Gros-œuvre tunnel	65,511	83,348
Gros-œuvre, second œuvre et équipement des stations	37,614	49,133
Aménagement et équipement en ligne	19,807	19,367
Travaux de voie	11,901	8,308
Acquisitions foncières	0,337	0,574
Sous total travaux et acquisitions foncières	135,170	160,730
Frais de maîtrise d'œuvre	13,661	13,406
Frais de maîtrise d'ouvrage	6,525	6,525
Provision pour aléas et imprévus (PAI)	13,763	4,653*
TOTAL	169,119	185,314

Ce coût d'objectif n'inclut pas le coût des mesures conservatoires (0,522 M€ conditions économiques de janvier 2004) concernant le radier de l'immeuble Franco Suisse impliqué dans le prolongement à Bagnoux (phase 2). Ces travaux préfinancés par la Ville de Montrouge, seront pris en compte au titre d'un financement ultérieur dans le cadre du prolongement futur de la ligne 4 qui fera l'objet d'une autre convention.

4.4. Délai et calendrier de réalisation

L'article 3.4 de la convention de 2006 est remplacé par le texte suivant :

A la date de mise au point du présent avenant, le calendrier prévisionnel a été revu (cf annexe 2) et prévoit une date de mise en service du prolongement de la ligne 4 à Montrouge en **mars 2013**.

* La PAI prévue dans la convention de financement de 2006 a déjà été ventilée sur les différentes postes. Il s'agit d'inscrire un nouveau montant de PAI (4,653 M€) qui couvrira les éventuels aléas jusqu'à la mise en service de cette opération.

ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « PROGRAMME DE L'OPERATION EN PHASES OPERATIONNELLES »

5.1 Description des deux tranches fonctionnelles de la phase 1

L'article 4.1 de la convention est remplacé par le texte suivant :

Le projet peut se dérouler en deux phases qui correspondent à deux étapes fonctionnelles distinctes des travaux (la première phase peut être réalisée indépendamment).

Pour rappel, la mise en place des financements de la phase 1 du prolongement sud de la ligne 4 s'est opérée en **deux tranches fonctionnelles** :

- une **première convention de financements**, dite « tranche fonctionnelle 1 », d'un coût d'objectif de 14,139 M€ (conditions économiques de janvier 2004) a été notifiée le 2 juin 2006 ;
- une **seconde convention de financements**, dite « tranche fonctionnelle 2 », d'un coût d'objectif de 154,980 M€ (conditions économiques de janvier 2004) a été notifiée le 16 novembre 2006.

Le présent avenant relatif aux surcoûts porte uniquement sur cette seconde convention ou tranche fonctionnelle 2.

TRANCHE FONCTIONNELLE 1 (TF1) :

Elle regroupe les études et les travaux préparatoires comprenant la fin des acquisitions foncières, les études projet, les dévoiements de réseaux des concessionnaires, la création d'un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et la création d'un accès supplémentaire à la station Porte d'Orléans.

M€ HT CE janvier 2004	Total
Déviations réseaux concessionnaires	6,274 M€
Travaux Porte d'Orléans (accès, ascenseurs)	2,502 M€
Acquisitions foncières et libérations d'emprise	0,337 M€
Sous total travaux et acquisitions foncières	9,113 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	4,160 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,565 M€
PAI	0,301 M€
TOTAL tranche fonctionnelle 1	14,139 M€

TRANCHE FONCTIONNELLE 2 (TF2) :

Cette phase correspond à la totalité des travaux restant, à savoir le percement du tunnel et la création de la station Montrouge (Gros œuvre et second œuvre).

M€ HT CE janvier 2004	Total de la Convention de financements TF2 de 2006	Evolution des coûts de la TF2 de 2006	Total de la TF2 de 2006	TF2 bis (Montant des surcoûts)	Nouveau Total de la Convention de financements TF2 de 2006 et TF2 bis
Gros-œuvre tunnel	59,237	+ 15	74,237	2,837	77,074
Gros-œuvre, second œuvre et équipement des stations	35,112	+ 2,75	37,862	8,769	46,631
Aménagement et équipement en ligne	19,807	- 0,440	19,367	0	19,367
Travaux de voie	11,901	- 3,593	8,308	0	8,308
Acquisitions foncières et libérations d'emprise	0	0	0	0,237	0,237
Frais de maîtrise d'œuvre	9,501	- 0,255	9,246	0	9,246
Frais de maîtrise d'ouvrage	5,960	0	5,960	0	5,960
PAI (consommée)	13,462	- 13,462	0	0	0
Reconstitution de PAI	0	0	0	4,352	4,352 *
TOTAL 2^{ème} tranche fonctionnelle	154,980	0	154,980	16,195	171,175

* dont 0,301 M€ de PAI de la convention de financement n°1

5.2 Engagements des financeurs

L'article 4.2 de la convention est remplacé par le texte suivant :

La présente convention vaut engagement financier de l'Etat, de la Région, du Département des Hauts-de-Seine, de la RATP et de la Ville de Montrouge pour la tranche fonctionnelle 2 pour un coût total de **171,175 M€** (conditions économiques de janvier 2004), intégrant les surcoûts de **16,195 M€** (conditions économiques de janvier 2004) par rapport au coût d'objectif de **154,980 M€** (conditions économiques de janvier 2004) de la convention de 2006.

Les clés de répartition financière du Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2000-2006 (CPEP) sont appliquées pour chaque tranche fonctionnelle, le plan de financement de la tranche fonctionnelle 2 est le suivant :

TRANCHE FONCTIONNELLE 2 (objet du présent avenant à la convention) :

La répartition de la prise en charge du surcoût de 16,195 M€ aux conditions économiques de janvier 2004 se fait de la façon suivante.

- **Premièrement, des contributions forfaitaires sont calculées pour un montant de 3,255M€ aux conditions économiques de janvier 2004 :**
 - **Département des Hauts-de-Seine** : la convention de financement de 2006 a inscrit une participation forfaitaire (et actualisable). Afin de calculer la part du Département au titre des surcoûts (+ 2,305 M€ aux conditions économiques de janvier 2004, soit + **3,365 M€ en euros courants prévisionnels**), une clé théorique (14,23%), correspondant à la participation globale du Département au projet, a été calculée.
 - **Ville de Montrouge** : la convention de financement de 2006 a inscrit une participation forfaitaire (et actualisable). Le montant porté par la Ville (+ 0,300 M€ aux conditions économiques de janvier 2004, soit + **0,438 M€ en euros courants prévisionnels**), correspond au déplacement d'un ascenseur d'accès à la station mairie de Montrouge, sollicité par la Ville qui a accepté d'en assumer le surcoût.
 - **RATP** : la participation de la RATP au titre de la maîtrise d'ouvrage de l'opération en application de l'article 11.4 « Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif » de la convention de financement notifiée le 16 novembre 2006 dite TF2 (+ 0,650 M€ aux conditions économiques de janvier 2004, soit + **0,949 M€ en euros courants prévisionnels**).
- **Deuxièmement, le reliquat de 12,940 M€ aux conditions économiques de janvier 2004 est financé comme suit :**
 - **Etat** : la participation de l'Etat (30%) a été calculée sur la base de la part restant à financer une fois les contributions forfaitaires déduites, soit + 3,882 M€ aux conditions économiques de janvier 2004 (soit + **5,668 M€ en euros courants prévisionnels**) ;
 - **Région Ile-de-France** : comme pour l'Etat, le principe de la participation de la Région (50%) a été calculée sur la base de la part restant à financer une fois les contributions forfaitaires déduites, soit + 6,470 M€ aux conditions économiques de janvier 2004 (soit + **9,446 M€ en euros courants prévisionnels**) ;
 - **RATP** (prêts bonifiés de la Région Ile-de-France) : 20 %, soit + 2,588 M€ aux conditions économiques de janvier 2004 (soit + **3,778 M€ en euros courants prévisionnels**).

Au vu de ces éléments, la base du montant de 171,175 M€ aux conditions économiques de janvier 2004 au titre du CPER 2000 - 2006 se répartit comme suit* :

- Subvention (forfaitaire et actualisable) du **Département des Hauts-de-Seine** : **24,965 M€** aux conditions économiques de janvier 2004 ;
- Subvention (forfaitaire et actualisable) de la **Ville de Montrouge** : **5,150 M€** aux conditions économiques de janvier 2004 ;
- Participation de la **RATP** au titre de la maîtrise d'ouvrage de l'opération en application de l'article 11.4 « Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif » de la convention de financement notifiée le 16 novembre 2006 dite TF2 : **0,650 M€** aux conditions économiques de janvier 2004.

Le reliquat, 140,41 M€ aux conditions économiques de janvier 2004, est financé comme suit :

- Subvention de **l'Etat** : 30 %, soit **42,123 M€** aux conditions économiques de janvier 2004 ;
- Subvention de **la Région Ile-de-France** : 50 %, soit **70,205 M€** aux conditions économiques de janvier 2004 ;

- **RATP** (prêts bonifiés de la Région Ile-de-France) : 20 %, soit **28,082 M€** aux conditions économiques de janvier 2004.

M€ HT constants CE janvier 2004	Ville de Montrouge	CG92	Région	Etat	RATP	Total
Convention TF2	4,850	22,660	63,735	38,241	25,494	154,980
<i>Clé convention TF2</i>	<i>3,13%</i>	<i>14,62%</i>	<i>41,12%</i>	<i>24,67%</i>	<i>16,45%</i>	<i>100%</i>
TF2 bis	0,300	2,305	6,470	3,882	3,238*	16,195
<i>Clés RF2 bis</i>	<i>1,85%</i>	<i>14,23</i>	<i>39,95%</i>	<i>23,97%</i>	<i>19,99%</i>	<i>100%</i>
TOTAL	5,150	24,965	70,205	42,123	28,732	171,175

*3,238=0,650+2,588

M€ HT courants prévisionnels	Ville de Montrouge	CG92	Région	Etat	RATP	Total
Convention TF2	5,493	26,145	73,388	44,033	29,355	178,414
<i>Clé convention TF2</i>	<i>3,13%</i>	<i>14,62%</i>	<i>41,12%</i>	<i>24,67%</i>	<i>16,45%</i>	<i>100%</i>
TF2 bis	0,438	3,365	9,446	5,668	4,727	23,644
<i>Clés RF2 bis</i>	<i>1,85%</i>	<i>14,23</i>	<i>39,95%</i>	<i>23,97%</i>	<i>19,99%</i>	<i>100%</i>
TOTAL	5,931	29,510	82,834	49,701	34,082	202,058

Les financeurs s'engagent à financer l'opération « A4a-Prolongement de la ligne 4 à Montrouge », dans la limite de l'article 5 et selon le plan de financement de la tranche fonctionnelle 2. Les montants prévisionnels en euros courants et constants figurent à l'annexe 3.

5.3 Engagements du STIF

L'article 4.3 de la convention de 2006 est remplacé par le texte suivant :

Le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit à 30,57 M€ (conditions économiques de janvier 2004) au titre de l'infrastructure, financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué dans le préambule.

Le STIF et la RATP négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du projet dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret N° 59-157 du 7 janvier 1959, communément appelée « contrat STIF-RATP ». A ce titre, les investissements en fonds

propres de la RATP seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite du montant rappelé ci-dessus.

ARTICLE 6 – MODIFICATION DES ANNEXES

Les annexes 2, 3 et 4 de la convention de 2006 sont remplacées respectivement par les annexes 2, 3 et 4 du présent avenant.

ARTICLE 7 – DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la convention de 2006, non modifiées par le présent avenant n°1 et non contraires aux stipulations de ce dernier, demeurent inchangées et applicables de plein droit à l'ensemble des phases AVP, PRO et REA.

* * *

SIGNATAIRES

Avenant établi en six exemplaires originaux.

Date d'effet de l'avenant à compter de la notification des originaux par le STIF.

Date de notification du présent avenant n°1 :

<p>Le Préfet de la région Ile de France, Préfet de Paris</p> <p>Date et signature</p> <p>Daniel CANEPA</p>	<p>Le Président du Conseil Régional d'Ile de France</p> <p>Date et signature</p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Le Président du Conseil général des Hauts-de-Seine</p> <p>Date et signature</p> <p>Patrick DEVEDJIAN</p>
<p>Le Maire de Montrouge</p> <p>Date et signature</p> <p>Jean-Loup METTON</p>	<p>Le Président Directeur Général de la RATP</p> <p>Date et signature</p> <p>Pierre MONGIN</p>	<p>La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile de France</p> <p>Date et signature</p> <p>Sophie MOUGARD</p>

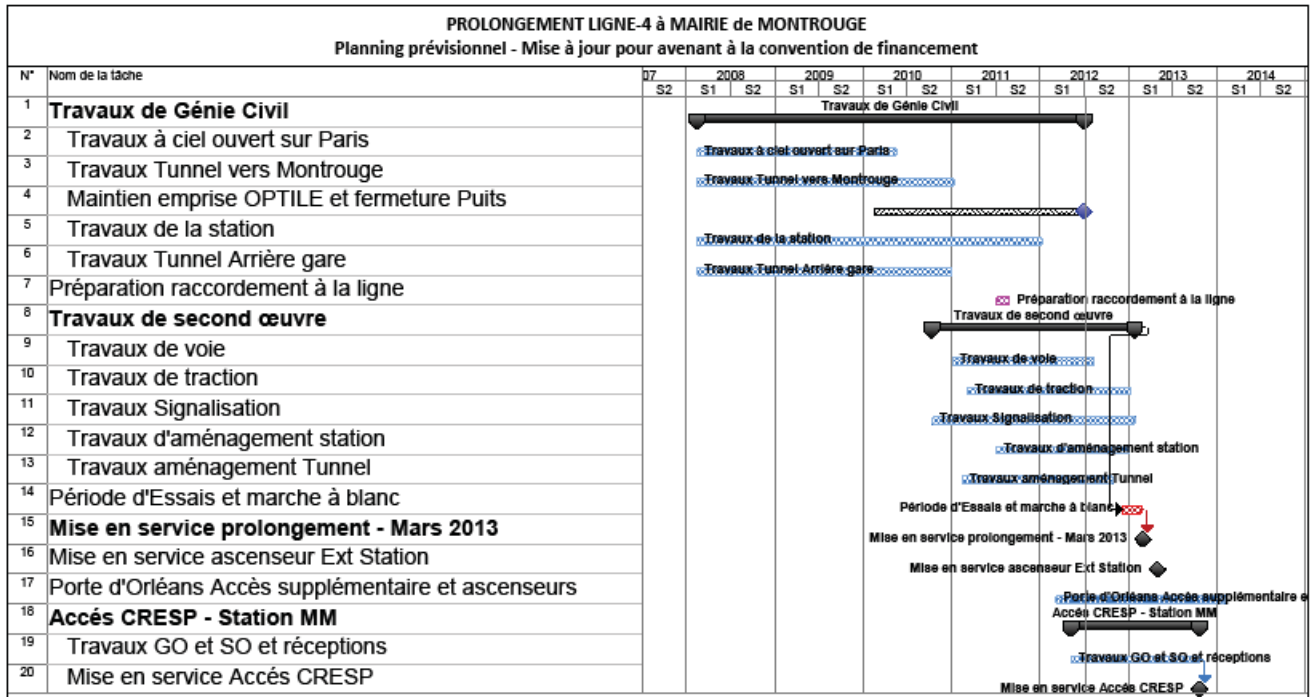
ANNEXES

- ANNEXE 2 CALENDRIER PREVISIONNEL DES TRAVAUX
- ANNEXE 3 ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE
- ANNEXE 4 ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES DEMANDES DE VERSEMENT AUX FINANCEURS

ANNEXE 2

Annule et remplace l'annexe 2 de la convention de 2006

CALENDRIER PREVISIONNEL DES TRAVAUX



ANNEXE 3

Annule et remplace l'annexe 3 de la convention de 2006

ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE 2^e tranche fonctionnelle (en M€ janvier 2004 et en M€ courants conventionnels)

Les montants sont exprimés Hors Taxe

Paielements (€ courants)	antérieur	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
1 ^{ère} phase fonctionnelle	2,143	0,892	0,925	2,334	7,025	2,584	-	-	-	-	-	-	15,903
2 ^e phase fonctionnelle	-	-	0,057	0,096	1,372	25,769	40,011	41,337	50,423	49,498	25,274	0,583	234,420
TOTAL	2,143	0,892	0,982	2,430	8,397	28,353	40,011	41,337	50,423	49,498	25,274	0,583	250,323

Paielements (€ constants)	antérieur	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
1 ^{ère} phase fonctionnelle	2,143	0,851	0,833	2,109	6,096	2,107	-	-	-	-	-	-	14,139
2 ^e phase fonctionnelle	-	-	0,054	0,749	20,548	31,009	31,096	35,792	34,514	17,021	0,392	-	171,175
TOTAL	2,143	0,851	0,833	2,163	6,845	22,655	31,009	31,096	35,792	34,514	17,021	0,392	185,314

* PAR CONVENTION DANS LE CADRE DES OPERATIONS DU CONTRAT DE PLAN 2000 – 2006, L'ACTUALISATION DES DEPENSES EST DE 1,8% PAR AN LORSQUE LES INDICES PERTINENTS NE SONT PAS DISPONIBLES.

** PAR HYPOTHESE LE SURCOUT EST SUPPOSE INTEGRALEMENT PAYE EN 2013 SUR LA SECONDE TRANCHE FONCTIONNELLE.

ANNEXE 4

Annule et remplace l'annexe 4 de la convention de 2006

ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES DEMANDES DE VERSEMENT AUX FINANCEURS

**Echéancier prévisionnel des versements en € courants (indice : 1,8%) de la tranche
fonctionnelle 2**

Les montants sont exprimés Hors Taxe

2e phase fonctionnelle	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Etat	0,3	1,2	17,1	10,5	5,852	4,05	2,207	8,492	49,701
Région	0,5	2	28,5	17,5	9,754	6,75	3,678	14,153	82,834
CG92	0	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	3,645	3,365	29,510
Ville de Montrouge	0	1,5	1,5	1,5	0,993	0	0	0,438	5,931
RATP (MOA)	0	0	0	0	0	0	0	0,772	0,772
RATP (Prêts RIF)	0,2	0,8	11,4	7	3,901	2,7	1,471	5,838	33,31
TOTAL	1	10	63	41	25	18	11	33,058	202,058

Délibération n° 2012/382
Séance du 13 décembre 2012

Modernisation du RER C
Convention de financement PRO/REA n°1

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

- VU** Le Code des Transports et notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Projets Etat- Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision du conseil du STIF n°2009/0568 du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du schéma directeur du RER C ;
- VU** la convention particulière transport 2011-2013 Etat-Région, signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** la décision du conseil du STIF n°2011/0908 du 7 décembre 2011 relative à la convention de financement des études d'avant-projet des opérations 1 à 4 du RER C ;
- VU** le rapport n° 2012/382 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 03 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver, dans le cadre du schéma directeur du RER C, les études d'avant-projet et la convention de financement des études de projet (PRO) et des travaux (REA) relatives :

- au renforcement de l'alimentation électrique (opération 3), pour un montant de 12,31 millions d'euros H.T (c.e 2008),
- à la création d'un terminus partiel en gare souterraine de Paris-Austerlitz (opération 4) pour un montant de 5,12 millions d'euros H.T (c.e 2008) ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-382-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

2012

Modernisation du RER C

Renforcement de l'alimentation électrique

Installations de retournement -
Tranchée Saint-Bernard

Convention de financement n°1
relative à la réalisation des opérations
(études de projet, acquisitions foncières et travaux)



ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION	8
ARTICLE 2 CONTENU DES OPERATIONS 3 et 4.....	8
2.1 Description du projet	8
2.1.1 Création d'une sous-station de traction électrique à EGLY	9
2.1.2 Renforcement de la sous-station de BELLEVUE.....	10
2.1.3 Renforcement de la sous-station de SAINT MARTIN	10
2.2 Durée de réalisation des études de projet, acquisitions foncières et travaux des opérations 3 et 4 objet de la présente convention.....	11
ARTICLE 3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	12
3.1 L'autorité organisatrice des transports	12
3.2 Le Maître d'Ouvrage	12
3.2.1 Désignation du maître d'Ouvrage	12
3.2.2 Engagements du maître d'ouvrage	12
3.2.3 Respect des coûts d'objectif.....	13
3.2.4 Respect des délais de réalisation	13
3.3 Coût global de réalisation des études de projet, acquisitions foncières et travaux des opérations 3 et 4	13
3.4 Les financeurs	13
3.4.1 Identification	13
3.4.2 Engagements	14
ARTICLE 4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	14
4.1 Estimation des dépenses	14
4.2 Coûts détaillés du maître d'ouvrage.....	15
4.2.1 Coûts détaillés	15
4.2.2 Modalités d'actualisation	16
4.3 Plan de financement	16
4.4 Modalités de versement des crédits de paiements.....	17
4.4.1 Versement par appel de fonds	17
4.4.2 Versement du solde	18
4.4.3 Paiement.....	18
4.4.4 Bénéficiaires et domiciliation.....	18
4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	19
4.6 Comptabilité des MOA	20
ARTICLE 5 Modalités de contrôle par les financeurs.....	20
ARTICLE 6 SUIVI de L'OPERATION	20
6.1 Information.....	20

6.2 Suivi de la maîtrise d’ouvrage.....	21
6.3 Comité technique de suivi de la convention de financement.....	21
6.4 Information hors comité de suivi	22
6.5 Intervention d’experts	23
6.6 Achèvement des prestations	23
ARTICLE 7 MODIFICATION DE L’AVANT-PROJET	23
ARTICLE 8 DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	24
8.1 Dispositions en cas de dépassement du coût d’objectif en euros constants.....	24
8.2 Dispositions en cas de modification des délais	24
8.3 Dispositions communes.....	25
ARTICLE 9 Bilan final de l’opération.....	25
ARTICLE 10 DISPOSITIONS GENERALES.....	26
10.1 Modification de la convention.....	26
10.2 Résiliation de la convention	26
10.3 Litiges.....	27
10.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	27
10.5 Prise d’effet de la convention.....	27
10.6 Mesures d’ordre.....	27

Entre,

En premier lieu,

- l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Général Délégué, Monsieur Alain QUINET,

ci-après désignés par le maître d'ouvrage.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° du Conseil du STIF en date du

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

Visas

Vu le code des transports,

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

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

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

Vu le Contrat Spécifique Transport Etat – Région Ile de France signé le 26 septembre 2011,

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

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

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

Vu le schéma directeur de l'opération « RER C » approuvé par décision n° 2009/0568 du Conseil du STIF 08 juillet 2009,

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

Vu la Convention Particulière Transport Etat – Région Ile de France signé le 26 septembre 2011,

Vu la convention de financement entre l'Etat et la région île de France relative aux études d'avant-projet des opérations 1 à 4 du RER C, votée en Commission Permanente Régionale n° CP 11-991 du 16 novembre 2011)

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le schéma directeur du RER C, approuvé en 2009 par le Conseil du STIF, identifie un certain nombre d'investissements nécessaires à l'amélioration de la régularité et de la robustesse de la ligne. Ces investissements permettent aussi de mettre en œuvre une nouvelle desserte. Ainsi depuis 2009, le STIF, la Région, RFF et la SNCF ont proposé différents scénarios d'arrêt au sud qui n'ont pas fait l'objet à ce jour d'une validation. Cette situation a amené les partenaires du projet à réorienter l'objet du projet vers une amélioration des infrastructures existantes, indépendante des choix de desserte, tout en préservant les possibilités de mise en œuvre d'une nouvelle desserte dans le futur.

Pour ce faire, il a été demandé à RFF et la SNCF d'identifier les investissements à même de répondre à cette demande

4 opérations ont été identifiées :

- opération 1 : nœud ferroviaire de Brétigny ;
- opération 2 : signalisation entre Juvisy et Brétigny ;
- opération 3 : renforcement de l'alimentation électrique ;
- opération 4 : création d'un terminus partiel en gare souterraine de Paris-Austerlitz pour la gestion des grands incidents.

Ces 4 opérations ont fait l'objet d'une convention d'études Avant-projet en 2011, ayant pour objectif de terminer ces études AVP en 2013. Elles sont composées d'un même programme fonctionnel regroupant les opérations 1 et 2 ainsi que 2 opérations indépendantes 3 et 4.

Le STIF et les financeurs ont demandé à RFF d'accélérer la réalisation des études des opérations pouvant être anticipées (opérations 3 et 4) afin de disposer au plus vite d'une convention PRO/REA permettant d'engager dès que possible des premiers travaux d'amélioration.

Cette convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement des études de projet, d'acquisitions foncières et des travaux des opérations 3 et 4.

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention permet l'engagement des études de projet et la réalisation des travaux des opérations de renforcement de l'alimentation électrique et de création d'un terminus partiel en gare souterraine de Paris-Austerlitz pour la gestion des grands incidents.

Elle a pour objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation et le financement des études de projet, d'acquisitions foncières et de travaux liés à ces opérations, comme indiqué à l'article 4.

Il s'agit d'arrêter les modalités financières –crédits de paiement- pour la période 2012 – 2018 sur la base des autorisations de programme (ou d'engagement) nécessaires à l'opération.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

- « Modernisation du RER C Convention de financement études projet, acquisitions foncières et travaux relative aux opérations :**
- Renforcement de l'alimentation électrique**
- Création d'installations de retournement dans la tranchée Saint-Bernard»**

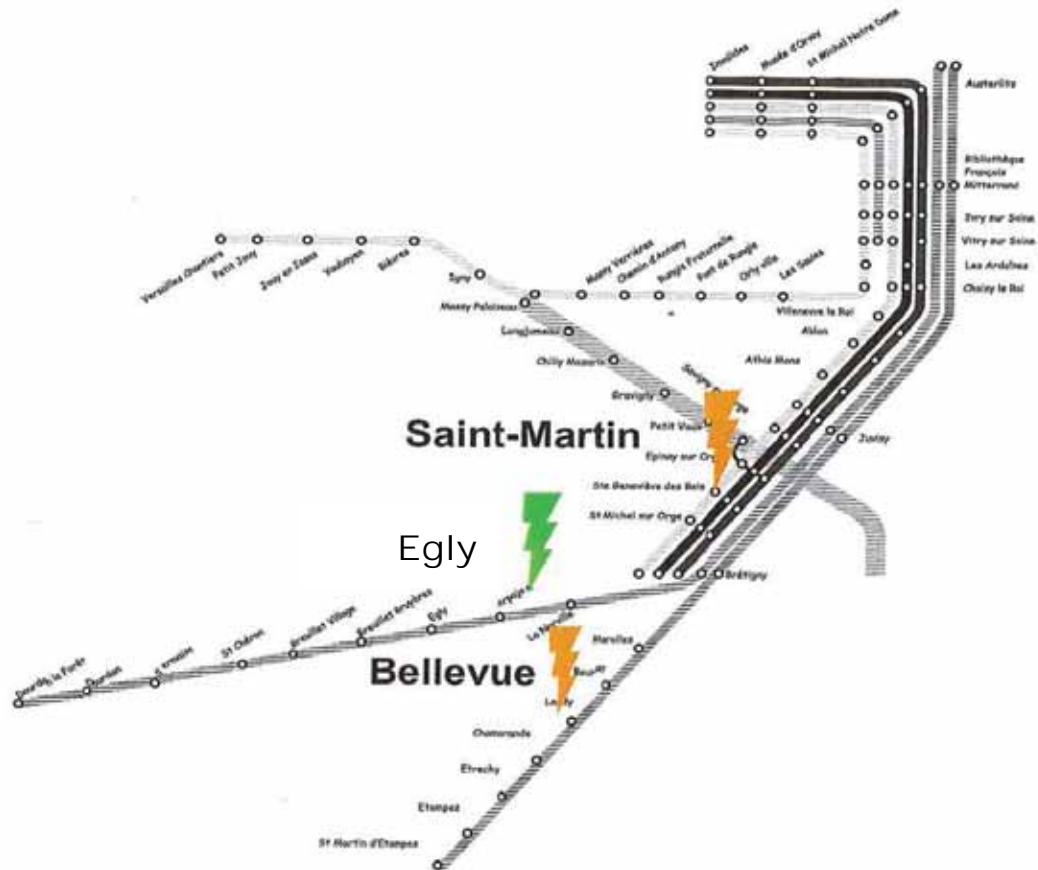
ARTICLE 2 CONTENU DES OPERATIONS 3 et 4

2.1 Description du projet

La présente convention de financement permet les dépenses correspondantes par RFF pour son périmètre décrit à l'article 2.1.

Programme de l'opération 3 « Renforcement de l'Alimentation électrique »

Pour pallier les chutes de tension et fiabiliser l'alimentation électrique sur la ligne C du RER, il est prévu de créer une sous-station de traction électrique à Egly et de renforcer les sous-stations de Bellevue et de St Martin.



Carte des emplacements des sous-stations concernées

2.1.1 Création d'une sous-station de traction électrique à EGLY

Cette opération consiste à construire une sous-station de traction électrique dans la commune d'EGLY, située sur la partie de la ligne du RER C entre Brétigny et Dourdan-la-Forêt.

Cette nouvelle installation électrique créera un nouveau point d'injection de puissance sur la caténaire. Ceci permettra de maintenir un niveau satisfaisant des tensions pour assurer les conditions de circulation et d'exploitation de la ligne.

Les travaux comprennent principalement :

- La construction d'un bâtiment de 200 à 300 m² et les travaux associés (assainissement et aménagement de la plateforme principalement) ;
- La création d'un accès au site de la sous-station ;
- La mise en place des équipements de traction électrique (transformateur, redresseur) ;
- Le raccordement au réseau ERDF HT 20kV (environ 5000 mètres) ;
- La mise en place des équipements de sécurité et les travaux de génie civil nécessaires (traversées sous voies, création d'artères notamment) ;

- Les adaptations des circuits de télécommunications.

L'opération prévoit l'acquisition foncière d'un terrain pour le site de la sous-station proprement dite et pour l'accès depuis la voirie. Ces emplacements se situent sur la zone d'un projet communal de construction de lotissements et d'un cimetière.

Le calendrier et les coûts de l'opération incluent les démarches administratives d'enquête publique et d'étude d'impact pour le cas où l'acquisition foncière les nécessiterait.

2.1.2 Renforcement de la sous-station de BELLEVUE

Cette opération consiste à réaliser des travaux pour le renforcement de la sous-station de traction électrique de Bellevue, située sur la partie de la ligne du RER C entre Brétigny et Saint-Martin d'Etampes.

Ce renforcement permet d'augmenter la puissance de la sous-station à 11MVA et de la fiabiliser (deux transformateurs de puissance équivalente dont un de secours).

Les travaux incluent le retrait et l'évacuation des groupes de traction (redresseurs et transformateurs) existants (5MVA) et l'acheminement ainsi que la mise en place d'unités plus puissantes de 11 MVA.

2.1.3 Renforcement de la sous-station de SAINT MARTIN

Cette opération consiste à réaliser des travaux de renforcement de la sous-station de traction électrique de SAINT MARTIN, située sur la partie de la ligne du RER C entre Juvisy et Brétigny.

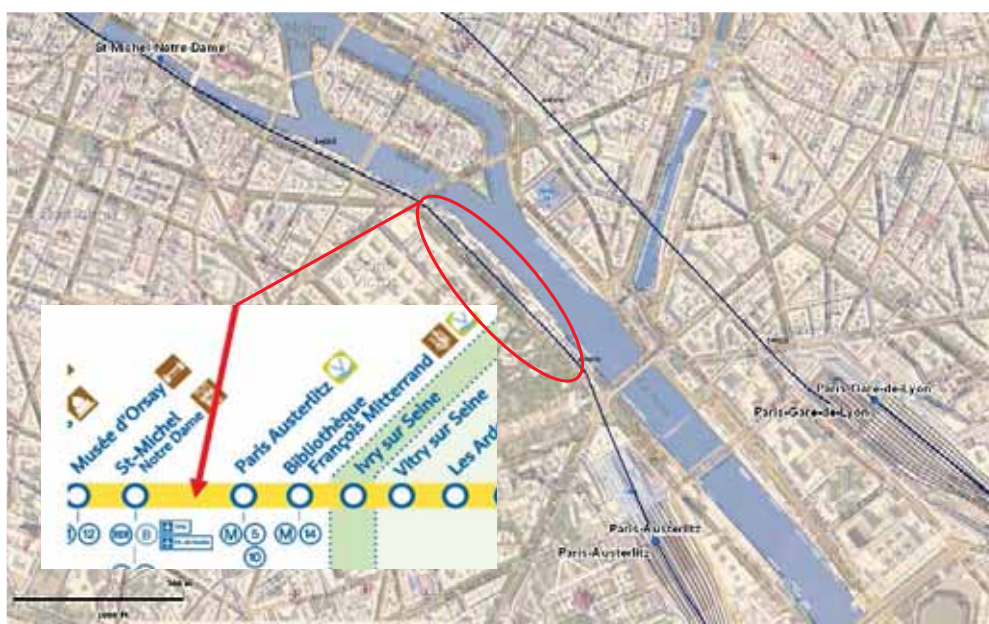
Ce renforcement permet d'augmenter la puissance de la sous-station à 11 MVA contre 5,5MVA actuellement et de la fiabiliser (deux transformateurs de puissance équivalente dont un de secours).

Il est donc prévu de remplacer les groupes de traction (redresseurs et transformateurs) existants (5MVA) par des unités plus puissantes de 11 MVA. Pour cela, une extension du bâtiment sera réalisée.

Les travaux projetés comprennent notamment :

- le retrait et l'évacuation des groupes de traction (redresseurs et transformateurs) existants (5MVA) et l'acheminement ainsi que la mise en place d'unités plus puissantes de 11 MVA.
- la création d'un nouveau raccordement Haute Tension 20kV d'ERDF ;
- L'extension du bâtiment (surface supplémentaire de 100 à 200 m² sur le domaine de RFF). ;
- La mise en place des équipements de sécurité et les travaux de génie civil nécessaires (traversées sous voies, création d'artères notamment).

Programme de l'opération 4 - Création d'installations de retournement dans la tranchée Saint-Bernard



L'objectif de l'opération consiste, en cas d'interruption des circulations dans le tronçon central, à pouvoir retourner 4 RER C au ¼ h (contre 2 actuellement) en arrière-gare de Paris Austerlitz souterraine, dont 2 en tranchée Saint-Bernard, apportant ainsi un gain de robustesse significatif en période de rupture d'interconnexion.

Les travaux consistent principalement en la modification des installations de signalisation existantes (travaux de voie, travaux de signalisation, travaux de traction électrique et travaux de téléphonie ferroviaire) ainsi qu'en la création d'un cheminement extérieur permettant aux conducteurs de changer de cabine de conduite en toute sécurité (travaux de génie civil, travaux d'éclairage).

2.2 Durée de réalisation des études de projet, acquisitions foncières et travaux des opérations 3 et 4 objet de la présente convention

La durée de réalisation des études et travaux engagés dans la présente convention et définis à l'article 2.1 est estimée à

- 55 mois en ce qui concerne l'opération 3 « Renforcement de l'alimentation électrique »
- 42 mois en ce qui concerne l'opération 4 « Création d'installations de retournement en tranchée St-Bernard »

à compter de la notification de la présente convention par le STIF, et sous réserve que la notification de la convention au maître d'ouvrage ne génère pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global.

Ce calendrier prévisionnel présente une mise en service des sous-stations

Bellevue en 2015

Saint-Martin en 2016

Egly en 2017

et les installations de retournement tranchée Saint-Bernard en 2016.

ARTICLE 3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

Chacune des parties s'engage sur la réalisation des études projet et des travaux telle que définie à l'article 2.1.

3.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret portant statut du STIF, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

3.2 Le Maître d'Ouvrage

3.2.1 Désignation du maître d'Ouvrage

RFF est maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires sur le RFN (voies ferrées, ouvrages d'art, quais excepté leurs équipements, assainissement, signalisation, caténaires, énergie électrique et télécommunications).

3.2.2 Engagements du maître d'ouvrage

Les engagements du maître d'ouvrage sont définis conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Le maître d'ouvrage est notamment responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet.

3.2.3 Respect des coûts d'objectif

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2008, tel qu'il est défini à l'article 3.3, sous réserve que la notification de la convention au maître d'ouvrages ne génère pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux impactant le coût objectif.

RFF ne disposant pas encore de l'étude exploratoire ERDF, il a provisionné un montant « à dire d'experts » des opérations afférentes de raccordement au réseau ERDF. Ce montant est clairement identifié dans les tableaux détaillés des coûts.

Ce respect sera examiné par comparaison entre leur coût d'opération final ramené en euros constants et leur coût d'objectif fixé en euros constants. Il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de l'avant-projet et aux conditions économiques de référence de la convention, selon les modalités de l'article 4.2.2.

3.2.4 Respect des délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation des opérations objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 3.2.4, sous réserve que la notification de la convention au maître d'ouvrage ne génère pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux.

Le délai de réalisation court à compter de la date de signature de la présente convention par l'ensemble des signataires.

RFF ne disposant pas encore de l'étude exploratoire ERDF, il a élaboré ses plannings en incluant des hypothèses de délai de raccordement au réseau ERDF issues d'opérations précédentes et évaluées à 24 mois par raccordement.

3.3 Coût global de réalisation des études de projet, acquisitions foncières et travaux des opérations 3 et 4

A l'issue de la phase AVP, le coût des opérations 3 et 4 (hors phase AVP) objet de la présente convention est arrêté, sur la base de l'engagement des financeurs, à **17,430 M€(CE 01/2008)**.

3.4 Les financeurs

3.4.1 Identification

Le financement de l'opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,

3.4.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des prestations définies à l'article 2, selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

ARTICLE 4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à la réalisation des études projets, acquisitions foncières et travaux des opérations objets de la présente convention sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2008 à **17 430 000 €** soit à titre indicatif **22 080 700 €** courants.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 8.

4.2 Coûts détaillés du maître d'ouvrage

4.2.1 Coûts détaillés

A titre informatif, la ventilation des opérations par poste en k€CE de référence (1er janvier 2008) est la suivante :

Opération n° 3 – Renforcement de l'alimentation électrique :

Montant en k€ (01/2008)	PRO + REA
Acquisitions foncières pour Egly	45
Travaux et approvisionnement (MBP)	9140
<i>Egly</i>	<i>3900</i>
<i>dont travaux raccordement ERDF (*)</i>	<i>680</i>
<i>Bellevue</i>	<i>1700</i>
<i>Saint-Martin</i>	<i>3540</i>
<i>dont travaux raccordement ERDF (*)</i>	<i>1360</i>
MOE, MOA	1700
Provision pour risques	1425
TOTAL	12310

(*) Tous les coûts de raccordement Haute Tension ont été estimés à dire d'expert et seront réajustés après réception de l'étude exploratoire menée actuellement par ERDF pour les fiabiliser.

Opération 4 – Installations de retournement tranchée Saint-Bernard:

<i>Montant en k€ (01/2008)</i>	<i>PRO + REA</i>
Acquisitions foncières	-
Travaux et approvisionnement (MBP)	3 490
<i>dont travaux de signalisation</i>	<i>2 810</i>
<i>dont autres travaux</i>	<i>680</i>
MOE, MOA	1280
Provision pour risques	350
TOTAL	5 120

4.2.2 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2008.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts (de l'avant-projet et de réalisation) sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention (soit l'indice TP01 d'avril 2012),
- puis de 3 % par an au-delà jusqu'à la date fin de chantier.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.3 Plan de financement

Le plan de financement des études et travaux inscrits à la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence et en euros courants fin de chantier :

Financement global

Le montant global des opérations objet de la présente convention est de **17 430 000 € CE 01/2008**, il est donc estimé à titre indicatif à **22 080 700 € courants** suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.2.

RER C-Opération 3 et 4			
Financier	État (30 %)	Région IdF (70 %)	Total
M Euros de janvier 2008	5,229	12,201	17,430
M Euros courants (1)	6,624	15,4567	22,0807
<i>(1) à titre indicatif, actualisation suivant les hypothèses de l'article 4.2.2</i>			

4.4 Modalités de versement des crédits de paiements

4.4.1 Versement par appel de fonds

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

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmettra aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A-Versement des acomptes

La demande de versement comprendra :

a – pour la Région :

A titre exceptionnel jusqu'en 2014, dans l'attente de l'adaptation de son système d'information comptable, RFF bénéficie pour ses demandes de versement d'acomptes vis-à-vis de la Région de la dérogation décrite ci-après.

Pour la Région, la demande de versements d'acomptes **auprès de RFF** comprendra ainsi :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures comptabilisées**, leur **date de comptabilisation** et le montant des **factures comptabilisées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article coût détaillé du maître d'ouvrage de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article Plan de financement
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal des maîtres d'ouvrage.

b – pour l'Etat :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 4.2.1, signé par le Directeur d'opérations du maître d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

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

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat au maître d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

4.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études, acquisitions foncières et travaux couverts par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le directeur financier des maîtres d'ouvrage indiqués à l'article 2.1.2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Le versement du solde se fera sur présentation des **factures acquittées**.

4.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4 de la présente convention.

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

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

4.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les participations et subventions sont versées à :

Les paiements sont effectués par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
RFF	Pôle finances et achats Service finances et gestion des flux Unité back office - exploitation 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
ETAT	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France (DRIEA-IF) Service Politique des Transports (SPoT) Cellule Budget et Synthèse Financière (BSF) 21-23, rue Miollis 75732 PARIS Cedex 15
STIF	

REGION ILE-DE FRANCE	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

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

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

4.6 Comptabilité des MOA

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

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

ARTICLE 5 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

ARTICLE 6 SUIVI de L'OPERATION

6.1 Information

Les maîtres d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engagent à :

- présenter en séance, à la demande du STIF, un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
- informer sans délai le STIF et les financeurs en cas de difficulté ayant une incidence financière, du calendrier ou de programme.

6.2 Suivi de la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de projets État Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi de la maîtrise d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 3.3, et du délai indiqué à l'article 2.2 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération telle que définie à l'article 2.1, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel ou technique. Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

6.3 Comité technique de suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de l'opération comprenant l'ensemble des signataires. Il se réunit au moins une fois par an, à l'initiative du STIF qui est chargé de son organisation.

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir si une décision urgente doit être prise.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. Il devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le comité de suivi.

Le compte-rendu comporte notamment :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la calendrier des travaux,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération, ramené en euros constants, tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé en euros constants dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4.2.1, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,

- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions actives de financement concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Il présente également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couvertes par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis, à titre indicatif en euros courants, et en euros constants aux conditions économiques de janvier 2008 pour toute la période de réalisation.

6.4 Information hors comité de suivi

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études et travaux devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion, sous réserve que la convocation à la réunion soit parvenue au moins 1 mois avant ladite réunion.

6.5 Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les maîtres d'ouvrage sont eux chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

6.6 Achèvement des prestations

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le STIF et les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant.

ARTICLE 7 MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais ou des coûts d'objectif précisés à l'article 3.3 de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable au maître d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que les maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera ces propositions sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

ARTICLE 8 DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

8.1 Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif en euros constants

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif en euros constants ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 5 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.3 titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

Pour les dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif en euros courants, se référer à l'article 4.2.2 relatif aux modalités d'actualisation qui s'appliquent à toutes les opérations.

8.2 Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, les maîtres d'ouvrage fournissent au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 5 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et le maître d'ouvrage.

8.3 Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 5 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif en euros constants pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- d'augmentation du coût d'objectif initial
- d'augmentation du délai initial,

ARTICLE 9 Bilan final de l'opération

Les maîtres d'ouvrage établissent sous sa responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.1, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,

- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

ARTICLE 10 DISPOSITIONS GENERALES

10.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2 Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

10.3 Litiges

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

10.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété du maître d'ouvrage.

Les résultats des études seront communiqués aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sauf accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

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

10.5 Prise d'effet de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception, après signature de la présente par l'ensemble des signataires.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2 , soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrages et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.2.2.

10.6 Mesures d'ordre

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

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : échéancier prévisionnel des dépenses

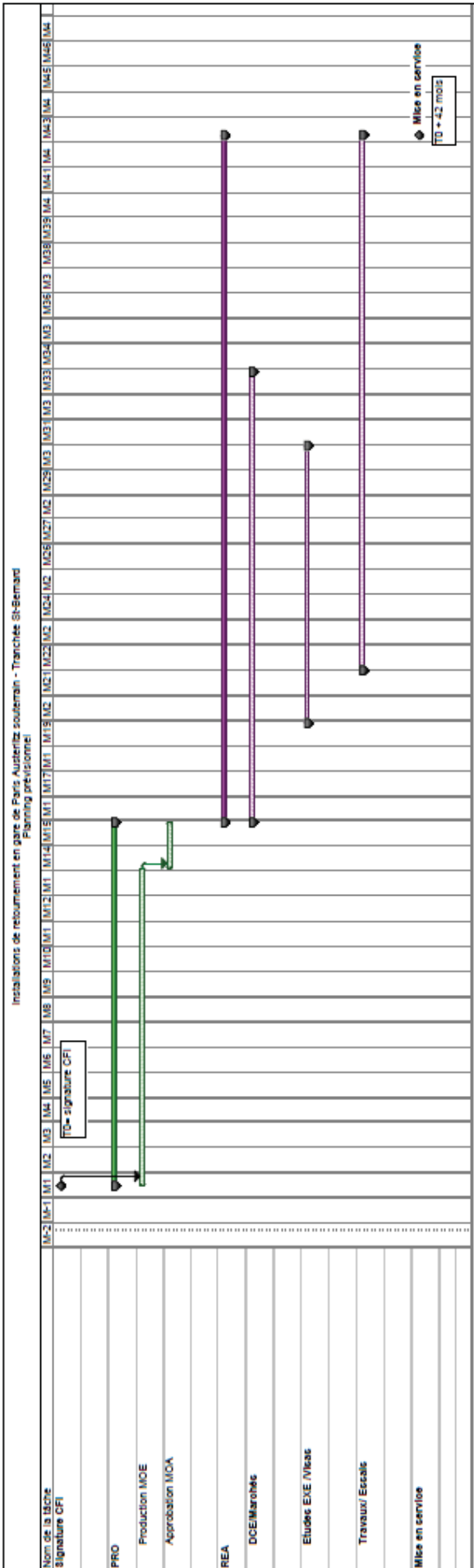
ANNEXE 1

ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

**«Création Amélioration de l'alimentation électrique - Création d'installations de retournement dans la
tranchée Saint-Bernard»**

Maîtrise d'ouvrage RFF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Chef de mission	Pascal Mabire	Jean-François Corbeau	Daniel Lasso
Directeur d'Opération Chargé de Projet	Mathieu Robillard (opération 3) Lise Nédélec (opération 4)		

Installations de retournement en gare de Paris Austerlitz souterrain - Tranchée St-Bernard
 Planning prévisionnel



ANNEXE 3

ECHEANCIER PREVISIONNEL D'ICI A 2017 DES DEPENSES

des opérations "Amélioration de l'alimentation électrique - Création d'installations de retournement dans la tranchée Saint-Bernard»

[en M euros courants et en euros constants aux CE 01/2008]

A titre prévisionnel non contractuel

Echéancier prévisionnel (M€ CE 01/2008)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Etat	0,01	0,55	1,23	1,77	1,44	0,23	5,23
Région Ile-de-France	0,03	1,27	2,87	4,13	3,37	0,54	12,20
TOTAL	0,04	1,82	4,10	5,89	4,81	0,77	17,43

Echéancier prévisionnel (M€ courants)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Etat	0,02	0,65	1,51	2,25	1,89	0,31	6,62
Région Ile-de-France	0,04	1,52	3,53	5,24	4,40	0,72	15,46
TOTAL	0,05	2,17	5,05	7,49	6,29	1,03	22,08

Délibération n°2012/383
Séance du 13 décembre 2012

**DISPOSITIF DE CENTRE DE RESERVATION ET DE GESTION
DE TRANSPORT SPECIALISE DANS LES HAUTS-DE-SEINE
NOUVELLE CONVENTION DE DÉLÉGATION DE COMPÉTENCE**

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** la délibération n°7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération n°7903 du 13 février 2004 relative à l'adaptation du cahier des charges des services de transport spécialisé de personnes à mobilité réduite ;
- VU** la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département des Hauts-de-Seine) du 16 juin 2008 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative à l'adoption du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile de France ;
- VU** le rapport n° 2012/383 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

CONSIDÉRANT que cette délégation de compétence s'inscrit dans la continuité du dispositif de mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite issu de la décision du 10 octobre 2002 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le Département des Hauts-de-Seine reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du syndicat des transports d'Ile de France au département des Hauts-de-Seine pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

ARTICLE 3 : La convention entre le Syndicat des transports d'Ile de France, la Région Ile de France et le Département des Hauts-de-Seine de financement du centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-383-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer les conventions visées aux articles 2 et 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile de France.

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



Jean Paul HUCHON

**Convention du _____
de délégation de compétence
en matière de services PAM**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2012/ _____ du 13 décembre 2012, ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

- Le DEPARTEMENT DE HAUTS-DE-SEINE représenté par le Président du Conseil Général Monsieur Patrick DEVEDJIAN, en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « Département »

D'autre part,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place de centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 7903 du 13 février 2004, modifiant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en région Île-de-France »
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/579 du 8 juillet 2009 relative au réseau PAM Ile-de-France, Services de transports spécialisés pour les personnes handicapées en région Ile-de-France – 2^{ème} génération
- VU** la délibération du conseil général n° _____ du _____ ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2012/ _____ du _____ décembre 2012 portant délégation de compétences du STIF au Département de Seine-et-Marne en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;

APRES AVOIR RAPPELE CE QUI SUIT :

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 et aujourd'hui codifiée aux articles L.1241-1 et suivants du code des transports.

Dans ce cadre, les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Île de France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande. Par ailleurs, il a également pour mission de favoriser le transport des personnes à mobilité réduite.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités 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 à mobilité réduite;
- dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 du conseil du STIF, décidant la création de « Centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés » constituant peu à peu le « Réseau – PAM - Île-de-France » et approuvant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en Région Île-de-France » fixant les conditions de mise en place et de fonctionnement de ces centres ;
- dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009 du conseil du STIF, décidant du maintien du dispositif des services PAM et de leur condition de mise en œuvre dans le cadre des secondes générations de délégations de compétence
- dans la continuité de la délégation de compétence précédente en date du 16 juin 2008.

Dans cette optique, la présente délégation de compétences consentie par le STIF au Département des Hauts-de-Seine 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 gestion financière et une allocation des ressources plus proches des besoins locaux.

En outre, il est précisé que, dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 et dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009, sont jointes à la présente convention de délégation de compétence une convention entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant le montant et les modalités de versement à ce dernier de subvention de fonctionnement annuel du service PAM sous réserve du respect du cahier des charges « applicable aux services PAM en région Ile-de-France ».

IL A ETE CONVENU DE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées, les modalités juridiques et financières relatives à la délégation de compétences accordée par le STIF au Département des Hauts-de-Seine en matière de transport à la demande à destination des personnes handicapées.

Par la présente convention le STIF délègue au Département les compétences définies ci-après à l'article 4 et au règlement régional « applicable aux services PAM en région Ile de France » annexé à la présente convention.

En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 8, le STIF exercera directement l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La convention entrera en vigueur entre le 1^{er} janvier et le 10 mai 2013, sans préjudice de la convention de délégation de compétence précédente en date du 16/06/2008. La date précise sera confirmée par échange de lettre recommandée entre le STIF et le Département des Hauts-de-Seine

Elle prend fin à l'expiration du contrat du service alto-séquanais de transport adapté aux personnes handicapées, dont elle couvre tous les effets.

Le contrat du service alto-séquanais de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département de Seine-et-Marne est conclu pour une durée de 6 ans.

Article 3 - Principes généraux

3.1 - Principe d'exclusivité

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 le Département.

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.

Le Département des Hauts-de-Seine informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées, et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Il produit chaque année avant le 30 septembre au STIF un rapport détaillé sur l'exploitation des services tant en offre qu'en qualité de service ainsi que l'annexe V relative au suivi de l'activité de la présente convention dûment complétée.

Chaque année à l'automne les parties s'engagent à se rencontrer autour d'un « comité de suivi PAM » associant l'ensemble des collectivités partenaires du réseau PAM Ile-de-

France (pour présentation de la synthèse issue de l'analyse des rapports de chaque PAM).

Article 4 - Droits et obligations des parties

4.1 - Périmètre des services faisant l'objet de la délégation de compétence

Le STIF confie au Département des Hauts-de-Seine la mise en place et la gestion du dispositif Départemental de services PAM, transports spécialisés et l'organisation et le fonctionnement d'un service de transport à la demande d'adresse à adresse (pouvant également être de porte à porte) pour les personnes handicapées dans le département de Seine-et-Marne conformément au règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé à la présente convention.

4.2 - 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 est responsable de la politique tarifaire et à ce titre il fixe les tarifs usagers conformément aux annexes I et II.

Le tarif public pour l'utilisateur est fixé en fonction de zones kilométriques à vol d'oiseau :

- 6,9 € pour une course comprise entre 0 et 15 km
- 10,3 € pour une course comprise entre 15 et 30 km
- 17,2 € pour une distance comprise entre 30 et 50 km
- 34,4 € pour une distance au delà de 50 km.

Les montants susvisés seront revus annuellement à partir du 01/01/2013 selon la formule d'indexation suivante : évolution selon le tarif du ticket T+.

Le STIF fixe par ailleurs des règles minimales en matière de qualité de service. Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.

A ce titre, il fixe les exigences applicables aux services PAM figurant dans le règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France », figurant en annexe 1 de la présente convention.

Dans le cadre de la présente convention toute modification du règlement régional annexé ayant une quelconque répercussion sur le contrat du service seine-et-marnais de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département de Seine-et-Marne devra recueillir l'avis préalable de ce dernier.

En outre, le STIF s'engage à :

- verser au Département des subventions de fonctionnement annuel du service PAM, sous réserve du respect du règlement régional, dans le cadre d'une convention tripartite avec le Département et la Région Île-de-France ;
- rencontrer régulièrement le Département, au moins une fois par an pour évaluer les conditions d'application de la présente convention ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport ;
- étudier toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice d'une compétence déléguée.

Par ailleurs, le STIF s'assure avec le Département du bon fonctionnement du réseau avec les autres centres départementaux et avec le service régional d'information INFOMOBI.

4.3 - Droits et obligations du Département

Dans le cadre de la présente délégation de compétence, le Département exerce les compétences déléguées pour la mise en place et la gestion du service PAM, (voir art. 4.1) dans le respect du règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé.

Dans ce cadre, le Département s'engage à :

- être le maître d'ouvrage du service PAM, aussi bien pour la centrale de réservation que le service transport, dans le respect du règlement régional figurant en annexe I ;
- définir la consistance des services dans le respect des conditions du règlement régional annexé,
- désigner l'exploitant du service alto-séquanais de transport adapté aux personnes handicapées après mise en concurrence pour une durée maximale n'excédant pas celle de la délégation de compétence.
- mettre en œuvre la tarification applicable à l'utilisateur dans le respect des règles fixées dans le règlement régional annexé.
- assurer, avec le concours du STIF et de la Région Île-de-France, le financement du service PAM qui fait l'objet d'une convention tripartite annexée ;
- rendre compte au STIF, ainsi qu'à la Région, de l'évaluation des ses services ainsi que de l'évolution des déplacements, dans le cadre du comité de suivi PAM ;
- informer également le STIF sur les modifications apportées à la consistance des services, à la qualité du service et sur les conséquences financières de ses modifications ;
- fournir le rapport annuel visé à l'article 3.2.

Article 5 - Financement du service

5.1 - Modalités de financement du centre de réservation et de gestion

Conformément à la délibération du 8 juillet 2009, le financement du service PAM est régi par une convention tripartite entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant les montants et les modalités de versement de subventions de fonctionnement annuel.

Ladite convention de financement est annexée à la présente convention.

5.2 - Modalités de versement des subventions

Les modalités sont exposées dans la convention figurant en annexe II.

Article 6 - Communication

Les engagements des parties en matière de communication sont définis à l'article 6 de la convention de financement entre le STIF, la Région et le Département.

En outre, conformément à l'article 5 du règlement régional, le Département s'engage à créer un site Internet dans les conditions définies à l'annexe IV

Article 7 - Responsabilité des parties

Le Département exerce la compétence déléguée sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires non prévues lors de la délégation de compétence ou les modifications du règlement régional ayant des incidences sur le contrat du service seine-et-marnais de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département.

Il fait son affaire et supporte les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par lui des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Les parties s'informent mutuellement de toute action engagée à leur rencontre dans le cadre de l'exécution de la présente délégation.

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 de l'exercice par le Département des compétences qui lui sont déléguées.

Article 8 - Résiliation

8.1 - . Résiliation pour faute ou manquements répétés

En cas de faute grave ou de manquement répété de l'une des parties à une ou plusieurs de leurs obligations contractuelles, l'autre partie peut décider 15 jours après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tout dommage et intérêts dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de (ou des) l'exploitant(s) du service PAM, que ce soit pour la centrale de réservation ou le service de transport, ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra au Département d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

8.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, dans le respect d'un préavis de 8 mois

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 9 - Fin de la convention

Dix huit mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de délégation de compétence.

Article 10 - Litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à

Le

En deux exemplaires

Pour le STIF,

Pour le Département

Directrice Générale

Président du Conseil Général

ANNEXES

- Annexe I :** Règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France »
- Annexe II :** Convention tripartite STIF – Région Île-de-France – Département des Hauts-de-Seine relative au financement du dispositif départemental de centres de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes handicapées
- Annexe III :** Charte graphique du Réseau PAM applicable pour tous les supports de communication, pour l'habillage des véhicules, et le site internet.
- Annexe IV :** Conditions d'exploitation du site Internet PAM92.info
- Annexe V :** Tableau de suivi de la réalisation de la qualité de service
- Annexe VI :** Cahier des charges des fonctionnalités requises pour un logiciel de planification et de gestion d'un service PAM.

Délibération n°2012/384
Séance du 13 décembre 2012

**DISPOSITIF DE CENTRE DE RESERVATION ET DE GESTION
DE TRANSPORT SPECIALISE DE SEINE-ET-MARNE
NOUVELLE CONVENTION DE DÉLÉGATION DE COMPÉTENCE**

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** la délibération n°7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération n°7903 du 13 février 2004 relative à l'adaptation du cahier des charges des services de transport spécialisé de personnes à mobilité réduite ;
- VU** la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département de Seine-et-Marne) du 31 juillet 2007 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative à l'adoption du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2012/384 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

CONSIDÉRANT que cette délégation de compétence s'inscrit dans la continuité du dispositif de mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite issu de la décision du 10 octobre 2002 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le Département de Seine-et-Marne reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du syndicat des transports d'Ile de France au département de Seine-et-Marne pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

ARTICLE 3 : La convention entre le Syndicat des transports d'Ile de France, la Région Ile de France et le Département de Seine-et-Marne de financement et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer les conventions visées aux articles 2 et 3 de la présente délibération.

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20121213-2012-384-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile de France.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and a surname, positioned above the printed name.

Jean Paul HUCHON

**Convention du _____
de délégation de compétence
en matière de services PAM**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2012/ _____ du XX décembre 2012, ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

- Le DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE représenté par le Président du Conseil général Monsieur Vincent EBLE, en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « Département »

D'autre part,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France,
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 7539 du 10 octobre 2002 relative à la mise en place de centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 7903 du 13 février 2004, modifiant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en région Île-de-France »
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2009/579 du 8 juillet 2009 relative au réseau PAM Ile-de-France, Services de transports spécialisés pour les personnes handicapées en région Ile-de-France – 2^{ème} génération
- VU** la délibération du Conseil général n° _____ du _____ ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2012/ _____ du _____ décembre 2012 portant délégation de compétences du STIF au Département de Seine-et-Marne en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;

APRES AVOIR RAPPELE CE QUI SUIT :

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 et aujourd'hui codifiée aux articles L.1241-1 et suivants du code des transports.

Dans ce cadre, les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Île de France, le STIF peut organiser des services de transports à la demande. Par ailleurs, il a également pour mission de favoriser le transport des personnes à mobilité réduite.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités 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 à mobilité réduite;
- dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 du conseil du STIF, décidant la création de « Centres départementaux de réservation et de gestion des transports spécialisés » constituant peu à peu le « Réseau – PAM - Île-de-France » et approuvant le cahier des charges « applicable aux services de transport spécialisé en Région Île-de-France » fixant les conditions de mise en place et de fonctionnement de ces centres ;
- dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009 du conseil du STIF, décidant du maintien du dispositif des services PAM et de leur condition de mise en œuvre dans le cadre des secondes générations de délégations de compétence ;
- dans la continuité de la délégation de compétence précédente en date du 31 juillet 2007.

Dans cette optique, la présente délégation de compétences consentie par le STIF au Département de Seine-et-Marne 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 gestion financière et une allocation des ressources plus proches des besoins locaux.

En outre, il est précisé que, dans la continuité de la délibération du 10 octobre 2002 et dans le cadre de la délibération du 8 juillet 2009, sont jointes à la présente convention de délégation de compétence une convention entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant le montant et les modalités de versement à ce dernier de subventions de fonctionnement annuel du service PAM sous réserve du respect du cahier des charges « applicable aux services PAM en région Ile-de-France ».

IL A ETE CONVENU DE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées, les modalités juridiques et financières relatives à la délégation de compétences accordée par le STIF au Département de Seine-et-Marne en matière de transport à la demande à destination des personnes handicapées.

Par la présente convention le STIF délègue au Département les compétences définies ci-après à l'article 4 et au règlement régional « applicable aux services PAM en région Ile de France » annexé à la présente convention.

En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'article 8, le STIF exercera directement l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La convention entrera en vigueur le 21 juillet 2014, sans préjudice de la convention de délégation de compétence précédente du 31/07/2007.

Elle prend fin à l'expiration du contrat du service seine-et-marnais de transport adapté aux personnes handicapées, dont elle couvre tous les effets.

Le contrat du service seine et marnais de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département de Seine-et-Marne est conclu pour une durée de 6 ans.

Article 3 - Principes généraux

3.1 - Principe d'exclusivité

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 le Département.

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.

Le Département de Seine-et-Marne informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées, et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Il produit chaque année avant le 30 septembre au STIF un rapport détaillé sur l'exploitation des services tant en offre qu'en qualité de service ainsi que l'annexe V relative au suivi de l'activité de la présente convention dûment complétée.

Chaque année à l'automne les parties s'engagent à se rencontrer autour d'un « comité de suivi PAM » associant l'ensemble des collectivités partenaires du réseau PAM Ile-de-France (pour présentation de la synthèse issue de l'analyse des rapports de chaque PAM).

Article 4 - Droits et obligations des parties

4.1 - Périmètre des services faisant l'objet de la délégation de compétence

Le STIF confie au Département de Seine-et-Marne la mise en place et la gestion du dispositif Départemental de services PAM, transports spécialisés et l'organisation et le fonctionnement d'un service de transport à la demande d'adresse à adresse (pouvant également être de porte à porte) pour les personnes handicapées dans le département de Seine-et-Marne conformément au règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé à la présente convention.

4.2 - 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 est responsable de la politique tarifaire et à ce titre il fixe les tarifs usagers conformément aux annexes I et II.

Le tarif public pour l'utilisateur est fixé en fonction de zones kilométriques à vol d'oiseau :

- 6,9 € pour une course comprise entre 0 et 15 km
- 10,3 € pour une course comprise entre 15 et 30 km
- 17,2 € pour une course comprise entre 30 et 50 km
- 34,4 € pour une course au delà de 50 km.

Les montants susvisés seront revus annuellement à partir du 01/01/2013 selon la formule d'indexation suivante : évolution selon le tarif du ticket T+.

Le STIF fixe par ailleurs des règles minimales en matière de qualité de service. Il contrôle ponctuellement les conditions d'exploitation des services.

A ce titre, il fixe les exigences applicables aux services PAM figurant dans le règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France », figurant en annexe 1 de la présente convention.

Dans le cadre de la présente convention toute modification du règlement régional annexé ayant une quelconque répercussion sur le contrat du service seine-et-marnais de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département de Seine-et-Marne devra recueillir l'avis préalable de ce dernier.

En outre, le STIF s'engage à :

- verser au Département des subventions de fonctionnement annuel du service PAM, sous réserve du respect du règlement régional, dans le cadre d'une convention tripartite avec le Département et la Région Île-de-France ;
- rencontrer régulièrement le Département, au moins une fois par an pour évaluer les conditions d'application de la présente convention ainsi que les conditions d'exécution des conventions passées avec le ou les exploitants de transport ;
- étudier toute demande de modifications de la présente convention permettant notamment un meilleur exercice d'une compétence déléguée.

Par ailleurs, le STIF s'assure avec le Département du bon fonctionnement du réseau avec les autres centres départementaux et avec le service régional d'information INFOMOBI.

4.3 - Droits et obligations du Département

Dans le cadre de la présente délégation de compétence, le Département exerce les compétences déléguées pour la mise en place et la gestion du service PAM, (voir art. 4.1) dans le respect du règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France » annexé.

Dans ce cadre, le Département s'engage à :

- être le maître d'ouvrage du service PAM, aussi bien pour la centrale de réservation que le service transport, dans le respect du règlement régional figurant en annexe I ;
- définir la consistance des services dans le respect des conditions du règlement régional annexé ;
- désigner l'exploitant du service seine-et-marnais de transport adapté aux personnes handicapées après mise en concurrence pour une durée maximale n'excédant pas celle de la délégation de compétence ;
- mettre en œuvre la tarification applicable à l'usager dans le respect des règles fixées dans le règlement régional annexé ;
- assurer, avec le concours du STIF et de la Région Île-de-France, le financement du service PAM qui fait l'objet d'une convention tripartite annexée ;
- rendre compte au STIF, ainsi qu'à la Région, de l'évaluation de ses services ainsi que de l'évolution des déplacements, dans le cadre du comité de suivi PAM ;
- informer également le STIF sur les modifications apportées à la consistance des services, à la qualité du service et sur les conséquences financières de ses modifications ;
- fournir le rapport annuel visé à l'article 3.2.

Article 5 - Financement du service

5.1 - Modalités de financement du centre de réservation et de gestion

Conformément à la délibération du 8 juillet 2009, le financement du service PAM est régi par une convention tripartite entre le STIF, la Région Île-de-France et le Département fixant les montants et les modalités de versement de subventions de fonctionnement annuel.

Ladite convention de financement est annexée à la présente convention.

5.2 - Modalités de versement des subventions

Les modalités sont exposées dans la convention figurant en annexe II.

Article 6 - Communication

Les engagements des parties en matière de communication sont définis à l'article 6 de la convention de financement entre le STIF, la Région et le Département.

En outre, conformément à l'article 5 du règlement régional, le Département s'engage à créer un site Internet dans les conditions définies à l'annexe IV

Article 7 - Responsabilité des parties

Le Département exerce la compétence déléguée sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires non prévues lors de la délégation de compétence ou les modifications du règlement régional ayant des incidences sur le contrat du service seine-et-marnais de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département.

Il fait son affaire et supporte les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par lui des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Les parties s'informent mutuellement de toute action engagée à leur rencontre dans le cadre de l'exécution de la présente délégation.

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 de l'exercice par le Département des compétences qui lui sont déléguées.

Article 8 - Résiliation

8.1 - . Résiliation pour faute ou manquements répétés

En cas de faute grave ou de manquement répété de l'une des parties à une ou plusieurs de leurs obligations contractuelles, l'autre partie peut décider 15 jours après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tout dommage et intérêt dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de (ou des) l'exploitant(s) du service PAM, que ce soit pour la centrale de réservation ou le service de transport, ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra au Département d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

8.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, dans le respect d'un préavis de 8 mois

Durant le préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 9 - Fin de la convention

Dix huit mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se rencontrer afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de délégation de compétence.

Article 10 - Litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à

Le

En deux exemplaires

Pour le STIF,

Pour le Département

La Directrice Générale

Le Président du Conseil général
de Seine-et-Marne

ANNEXES

- Annexe I** : Règlement régional « applicable aux services PAM en région Île-de-France »
- Annexe II** : Convention tripartite STIF – Région Île-de-France – Département de Seine-et-Marne relative au financement du dispositif départemental de centres de réservation et de gestion des transports spécialisés pour les personnes handicapées
- Annexe III** : Charte graphique du Réseau PAM applicable pour tous les supports de communication, pour l'habillage des véhicules, et le site internet.
- Annexe IV** : Conditions d'exploitation du site Internet PAM77.info
- Annexe V** : Tableau de suivi de la réalisation de la qualité de service
- Annexe VI** : Cahier des charges des fonctionnalités requises pour un logiciel de planification et de gestion d'un service PAM.

Délibération n°2012/385
Séance du 13 décembre 2012

DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION EST ENSEMBLE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL

SERVICES REGULIERS LOCAUX
BONDY, LES LILAS, LE PRE SAINT-GERVAIS

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 21 janvier 2008 relative à l'exploitation du service régulier local du Pré Saint-Gervais ;
- VU** la délibération n°92/2011 du 14 novembre 2011 du Conseil municipal du Pré Saint-Gervais relative à l'avenant n°2 à la convention de délégation de compétence du 21 janvier 2008 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2011/0920 du 7 décembre 2011 relative à l'avenant n°2 à la convention de délégation de compétence du 21 janvier 2008 ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire de l'agglomération Est Ensemble n°2011-12-13-29 du 13 décembre 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire de l'agglomération Est Ensemble 2012-10-09-11 du Conseil du 9 octobre 2012 ;
- VU** le rapport n °2012/385 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

CONSIDERANT que la commune du Pré Saint-Gervais avait précédemment reçu du STIF délégation de compétence pour le service régulier local « Le P'tit Bus du Pré », et que cette délégation prend fin au 31 décembre 2012 ;

CONSIDERANT que la commune du Pré Saint-Gervais a adhéré le 1^{er} janvier 2010 à la Communauté d'agglomération Est Ensemble, et que celle-ci sollicite désormais la compétence transport pour l'organisation du service régulier local des services urbains de Bondy et des Lilas ;

Après en avoir délibéré,

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20121213-2012-385-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

DECIDE

ARTICLE 1 : La Communauté d'agglomération Est Ensemble reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, telle que décrite ci-dessous :

- Service régulier local du Pré Saint-Gervais, nommé « Le P'tit Bus du Pré »
- Service régulier local des Lilas, nommé « Till'bus »
- Service régulier local de Bondy, nommé « Transport Urbain Bondynois (TUB) »

ARTICLE 2 : Les voyageurs sont admis gratuitement sur les services réguliers locaux du Pré-Saint-Gervais « Le P'tit Bus du Pré » et des Lilas « Till'bus ».

ARTICLE 3 : La participation du STIF au financement du service régulier local de Bondy « TUB » est de 127 970 € TTC 2012 en année pleine ; elle est revalorisée chaque année selon la formule fixée dans la convention de délégation de compétence visée à l'article 4.

ARTICLE 4 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la Communauté d'Agglomération Est Ensemble pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1 de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 4 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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



Jean-Paul HUCHON

Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie Mougard en vertu de la délibération n°2012/385 du 13 décembre 2012, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'Agglomération Est Ensemble, ayant son siège 100 avenue Gaston-Roussel 93232 ROMAINVILLE, et représenté par son Président M. Gérard Cosme, en vertu de la délibération n°2012_10_09_11 du Conseil du 9 octobre 2012, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la convention du 21 janvier 2008 de délégation de compétence à la commune du Pré Saint-Gervais relative à l'exploitation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0920 du Conseil du STIF du 7 décembre 2011 relative à l'avenant n°2 à la convention de délégation de compétence à la commune du Pré Saint-Gervais ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire de l'agglomération Est Ensemble n°2011-12-13-29 du 13 décembre 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire de l'agglomération Est Ensemble n°2012_10_09_11 du 9 octobre 2012 ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Dans la continuité de la délégation de compétence précédente à la commune du Pré Saint-Gervais qui prend fin le 31 décembre 2012 et dont le service « Le P'tit Bus du Pré » a été mis en place le 21 janvier 2008, cette délégation de compétence, dont l'objet est plus large, 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 services réguliers locaux, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'Article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 6 ans à compter du 1^{er} janvier 2013.

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 des services réguliers locaux décrits ci-dessous :

- Navette Till'bus aux Lilas
- Navette « Le P'tit Bus du Pré » au Pré Saint-Gervais
- Navette « Transport Urbain Bondynois (TUB) » à Bondy

Article 5.2 - Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes qui lui sont déléguées par le STIF :

- La mise en place des services visés à l'article 5.1, en partie dans la continuité de la délégation de compétence précédente pour le P'tit Bus du Pré, au plus tard le 2 janvier 2013 inclus (voir annexe 2 à renvoyer au STIF).
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'Annexe I.
- Le financement des services, avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'Article 8.
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'Annexe I.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébillettiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'Article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

5.3.1 : Cas général (« Le P'tit Bus du Pré »)

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

- soit d'exploiter le (les) service(s) en régie,

- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du(des) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du(des) service(s),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Compte tenu de ce qui précède et dans la continuité de la convention de délégation précédente conclue avec la commune du Pré-Saint-Gervais, la communauté d'agglomération Est Ensemble se substitue à la dite commune dans les droits et obligations de cette dernière, au titre de l'appel d'offres qu'elle a lancé en vue de l'exploitation de la navette du P'tit bus du Pré à partir du 1^{er} janvier 2013.

5.3.2 : Cas particulier des services exploités par la RATP (« Till'bus » et « Transport Urbain Bondynois (TUB) »)

Au regard des dispositions de l'article L1241-6 du Code des transports, l'exécution des services qui ont été créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicable à cette date. Elle se termine pour les services réguliers de transport routier : le 31 décembre 2024, sauf stipulation conventionnelle antérieure au 9 décembre 2009, manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur et prévoyant expressément une date antérieure.

Compte tenu de ce qui précède, il est spécialement convenu entre les parties que la RATP reste l'exploitante de la desserte communale de Bondy et des Lilas jusqu'au 31 décembre 2024 sans possibilité pour l'AOP de remettre en cause cette exclusivité, sauf à indemniser la RATP sur le fondement des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service par la conclusion d'un avenant à la présente convention,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 15.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

Cas gratuité (« Till'bus » et « Le P'tit Bus du Pré ») :

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la gratuité.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

Cas tarification francilienne (« Transport Urbain Bondynois (TUB) ») :

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 Émeraude pour les dessertes situées dans Paris et la carte Rubis pour les dessertes situées hors Paris,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

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

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe II de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

Article 7 - Financement par l'AOP

Cas gratuité (« Till'bus » et « Le P'tit Bus du Pré ») :

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.

Cas tarification francilienne (« Transport Urbain Bondynois (TUB) ») :

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées

par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local d'Est Ensemble (à savoir, « Transport Urbain Bondynois (TUB) ») est fixée à 127 970 € en année pleine (valeur 2012 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

$$\begin{aligned} & \text{Valeur en année pleine pour l'année N} \\ & = \\ & \text{Valeur en année pleine pour l'année N-1} \times K_N \\ & \text{avec } K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 \text{IPS}_{N-1}/\text{IPS}_{N-2} \end{aligned}$$

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr; identifiant : 1567433)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'Article 8 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Les demandes de versement doivent être accompagnées de demandes de paiement qui indiquent clairement le trimestre concerné, et le montant sollicité au titre du service.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service régulier local (voir en annexe).

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, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13 - Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 14 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes se fait par avenant, sauf dans les cas suivants pour lesquels les parties conviennent que les modifications peuvent intervenir par échange de lettre recommandée avec accusé de réception :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- modification de l'amplitude, des horaires.

Dans le cas de la modification du périmètre de délégation, un avenant est nécessaire.

Dans tous les cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 15 - Résiliation

Article 15.1 - Résiliation pour faute

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter, par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'Article 5.1 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 15.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord et par le biais d'un avenant, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 16 - Fin de la convention

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se contacter afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

Article 17 - Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de 1 mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

La Directrice Générale

Le Président

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AUX SERVICES REGULIERS LOCAUX DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION EST ENSEMBLE

1. ELEMENTS DE CONTEXTE :

La Communauté d'Agglomération Est Ensemble (CAEE) est une structure intercommunale créée le 1^{er} janvier 2010 qui regroupe 9 communes pour environ 400 000 habitants. Son territoire s'étend sur 3 850 hectares et présente de forts contrastes : des densités et des types d'habitats très différentes, des ruptures géographiques importantes, une répartition inégale des fonctions urbaines.

Au regard de ces enjeux, le maillage de ce territoire par un réseau de transports en commun dense et adapté à la demande de la population apparaît essentiel. La CAEE a demandé au STIF délégation de compétence pour trois navettes de quartier :

- Le « P'tit Bus du Pré » au Pré Saint-Gervais,
- Le « Till'bus » aux Lilas,
- Le « TUB » (Transport Urbain Bondynois) à Bondy.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La zone géographique à desservir s'étend sur le territoire de trois communes : le Pré Saint-Gervais, les Lilas et Bondy. Le périmètre de délégation pourrait être amené à évoluer.

Une extension de l'itinéraire du P'tit Bus du Pré est prévue jusqu'à Paris, à l'arrêt « Hôpital Robert Debré » de la future ligne de tramway T3 dès l'entrée en activité de ce dernier, et éventuellement jusqu'à l'arrêt « Hoche » de la ligne 5 du métro à Pantin.

2.1.2. Ayants-droit

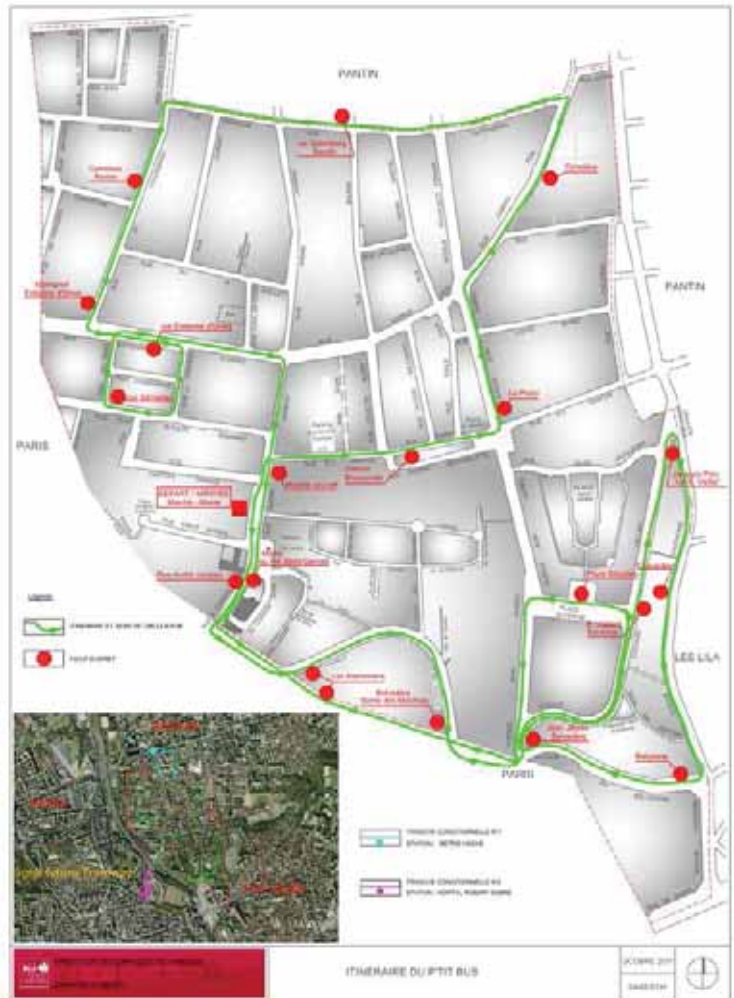
Le service est ouvert à tous les voyageurs.

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

P'tit Bus du Pré

- Nombre de lignes : 1
 - *Itinéraire desservi :*
 - Rue André Joineau (départ)
 - Avenue du Belvédère
 - Avenue Edouard Vaillant
 - Avenue Faidherbe
 - Avenue du Belvédère
 - Avenue Edouard Vaillant
 - Place Séverine / Jean-Jaurès
 - Rue André Joineau
 - Rue Danton / Jean Jaurès
 - Avenue Gabriel Péri
 - Rue Gutenberg
 - Rue Franklin
 - Rue de Stalingrad
 - Rue d'Estienne d'Orves
 - Rue Simonnot
 - Rue Sémanaz
 - Rue Deltéral
 - Rue d'Estienne d'Orves
 - Rue André Joineau (terminus)

Une extension de l'itinéraire est prévu jusqu'à l'arrêt « Hôpital Robert Debré » de la future ligne de tramway T3 dès l'entrée en activité de ce dernier et éventuellement jusqu'à l'arrêt « Hoche » de la ligne 5 du métro.



- *Nombre de points d'arrêt :* 21 points d'arrêt
- *Longueur moyenne de chaque course :* 6,2 Km environ
- *Durée moyenne de chaque course :* 40 minutes environ
- *Intervalles prévus :* 40 minutes environ
- *Jour de fonctionnement :* Du lundi au dimanche, jours fériés inclus
- *Heures actuelles des premiers et derniers départs :*

Jours de fonctionnement	Premiers départs	Derniers départs
Lundi au samedi	matin : 09h25 après-midi : 14h25	12h25 16h25
Dimanche et fêtes	matin : 09h55 après-midi : 14h25	12h25 16h25

- *Fréquence journalière :*
 - 11 courses par jour du lundi au samedi
 - 10 courses par jour les dimanches et jours fériés

TILL'BUS

➤ Nombre de lignes : 1

- *Itinéraire desservi :*

Place du Vel'd'Hiv
Rue Chassagnole
Rue de Romainville
Rue des Bruyères
Rue du Pré St Gervais
Boulevard Eugène Decros
Voie de la Déportation
Avenue du président Schumann
Avenue Georges Clémenceau

Rue de Paris
Bld de la Liberté
Bld du Général Leclerc
Rue de la Liberté
Avenue du Maréchal De Lattre de Tassigny
Rue de Romainville
Rue des Bruyères



- *Nombre de points d'arrêt : 17*
- *Longueur moyenne de chaque course : 5,500 km*
- *Durée moyenne de chaque course : 30 minutes*
- *Jours de Fonctionnement :*
 - o Du mercredi au dimanche pendant les périodes scolaires
 - o Le mercredi et dimanche pendant les vacances scolaires
- *Heures des premiers et derniers départs :*

Du mercredi au samedi	Premiers départs	Derniers départs
Matin	9h00	11h30
Après-midi	14h30	16h30
Dimanche	8h30	13h00

- *Intervalles prévus : 30 minutes*
- *Nombres de courses et kilométrage :*
 - o Du mercredi au samedi : 11 courses soit 65 kilomètres (avec course de remisage)

- o Le dimanche : 10 courses soit 57 kilomètres (avec course de remisage)
Soit un kilométrage hebdomadaire de 317 kms en période scolaire et 122 kms en vacances scolaires.

TUB

- Nombre de lignes : 1 (double boucle)

- *Itinéraire desservi :*

Avenue du 14 juillet
Chemin du Pont
Avenue de Verdun
Rue des 5 Ormes
Rue du Professeur Vaillant
Rue Louis Auguste Blanqui
Avenue Carnot
Rue Jules Guesde
Rue Jean Jaurès
Rue de la Fraternité
Rue Roger Salengro
Place de la République
Rue de la Liberté
Avenue Carnot
Rue Edouard Vaillant
Avenue Anatole France
Route de Villemomble
Rue Etienne Dolet
Avenue de Belfort
Avenue de Metz
Place Mendès France
Avenue de Metz
Rue Etienne Dolet
Rue de Varsovie
Route de Villemomble
Rue St Louis Prolongée
Avenue Anatole France
Avenue Franklin Roosevelt
Avenue Anatole France
Rue Edouard Vaillant (service partiel après
18h par avenue de la République, gare
SNCF et terminus)
Avenue Carnot
Rue Jules Guesde
Avenue Gallieni
Route d'Aulnay
Rue Paul Renaud



Avenue Jean Moulin
Avenue Léon Blum
Rue Andreï Sakharov
Avenue Henri Varagnat
Avenue Max Dormoy
Rue Jean-Marie Djibouti
Avenue H. Benhamou
Voie promenade.

- *Longueur moyenne de chaque course :* 6,695 kms vers le Nord et 5,810 kms vers le Sud
- *Durée moyenne de chaque course :* 1h15
- *Jours de Fonctionnement :* Du lundi au samedi

- Heures des premiers et derniers départs :

		Mare à la Veuve	Hôtel de Ville > Nord	Hôtel de Ville > Sud
Du lundi au vendredi	Premier départ	7h00	7h19	7h48
	Dernier départ	19h00	17h27	18h00
Samedi	Premier départ	9h25	8h20	8h54
	Dernier départ	19h00	17h27	18h00

- Nombres de courses et kilométrage :

Du lundi au vendredi : 12 courses soit 150 kilomètres

Le samedi : 10 courses soit 125 kilomètres

Soit un kilométrage hebdomadaire de 875 km

2.1.4. Matériel roulant

P'tit Bus du Pré

Un véhicule de type microbus d'une vingtaine de places dont une dizaine de places assises. Un matériel équivalent est tenu en réserve pour pallier les éventuelles défaillances du véhicule principal.

TILL'BUS

La RATP affecte à l'exécution du service défini ci-dessus un véhicule de type microbus (capacité maximum 22 places). Elle dispose d'une réserve de matériel suffisante pour pallier dans les moindres délais les défaillances de l'autobus en service.

TUB

Le matériel affecté au service est constitué d'un minibus GX 117 de 71 places maximum dont 16 places assises. La RATP dispose du matériel suffisant pour pallier dans les moindres délais les défaillances de la voiture en service par un autobus standard.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Délais de réservation

S'agissant de lignes régulières, il n'y a pas de délai de réservation.

2.2.2. Information voyageurs

P'tit Bus du Pré

L'information concernant la circulation des bus est assurée par le prestataire chargé du service. Celui-ci met à disposition des plans de ligne, une fiche horaire à disposition des voyageurs et informe ces derniers des éventuelles modifications de services.

TILL'BUS

Les informations concernant les horaires et le parcours sont figurées aux points d'arrêts sur des panneaux. L'affichage est pris en charge par le prestataire du service de transport. Des dépliants rassemblant ces mêmes informations sont disponibles aux points d'accueil des différents services communaux.

TUB

Brochure (1 feuillet recto verso avec plan et horaires) diffusée par la Ville, sur modèle élaboré par la Ville et la RATP. Informations sur le site internet de la ville.

2.2.3. Contrôle du service

Le contrôle des titres de transport des usagers du TUB (seule navette payante) est assuré par les agents de la RATP, délégataire du service.

2.2.4. Continuité du service et exigences de qualité

P'tit Bus du Pré

- Pour service non fait : 600 (SIX CENTS) euros TTC par jour constaté après notification au prestataire par télécopie ou tout autre moyen choisi par la Personne Publique.
- Pour retard de début de service ou fin prématurée de plus de 30 minutes, de 150 (CENT CINQUANTE) euros TTC après notification au prestataire par télécopie ou tout autre moyen choisi par la Personne Publique.

TILL'BUS

Pas de pénalité ou disposition spécifique en cas de non réalisation du service.

TUB

La RATP s'engage à assurer la continuité du service. Toutefois celui-ci pourra être interrompu en cas de force majeure auquel, à titre exceptionnel, est assimilée la grève.

En cas d'interruption du service :

- La RATP informera les voyageurs par la mise en place d'une information sur les points d'arrêts de la ligne,
- La RATP informera immédiatement la CAEE par tous moyens de son choix.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

P'tit Bus du Pré : 23 005 voyages annuels

TILL'BUS : 57 615 voyages annuels

TUB : 90 050 voyages payants annuels

3.2. Niveau d'offre

P'tit Bus du Pré

Kilométrage annuel prévisionnel : 24 515 kms (30 880 kms avec le prolongement)

Kilométrage HLP annuels prévisionnel : 3 723 kms

TILL'BUS

Kilométrage annuel commercial : 13 005 kms

Kilométrage annuel total : 13 759 kms

TUB

Kilométrage annuel commercial : 57 003 kms

Kilométrage annuel total : 58 774 kms

3.3. Tarification

P'tit Bus du Pré

Les voyageurs sont admis gratuitement.

TILL'BUS

Les voyageurs sont admis gratuitement.

TUB

La tarification francilienne définie par le STIF est appliquée sur ce service.

4. MODALITES D'EXPLOITATION

4.1. Exploitation par un tiers

P'tit Bus du Pré

- Type de contrat

En application de l'article 72 du code des marchés publics, le marché d'exploitation du service de navette communale est passé sous la forme d'un marché à tranches conditionnelles. Il comprend une tranche ferme, circuit décrit à l'article 2.1.3 et deux tranches conditionnelles :

- La tranche conditionnelle n°1 concerne une extension de l'itinéraire vers Pantin (station de métro Hoche, ligne 5). Cette extension implique 1 arrêt supplémentaire, situé avenue Jean Lolive, aux abords du métro Hoche (ligne 5).
- La tranche conditionnelle n°2 concerne une extension de l'itinéraire vers Paris (Porte du Pré Saint-Gervais. Cette extension implique 2 arrêts supplémentaires (Hôpital Robert Debré, correspondant aux 2 arrêts du bus RATP, ligne 48).

Le marché est passé pour une période d'un an, à compter du 1^{er} octobre jusqu'au 30 septembre, non renouvelable. Le titulaire actuel du marché est la société VAS.

- Modalités de prise en compte des risques sur les recettes, sur l'évolution des coûts

Le coût total du service (tranche ferme sur 12 mois + surcoût des tranches conditionnelles à partir du 15 décembre) est évalué à 134 841,76 €TTC (valeur septembre 2012).

Conformément à l'article 18-IV du code des marchés publics, les prix sont révisibles selon une périodicité semestrielle ; les prix demeureront invariables pendant le premier semestre, et pourront être modifiés le cas échéant, pour le second semestre pour tenir compte des variations économiques selon la formule de révision suivante :

$$P = P_o \times (0,80(S/S_o) + 0,15 (A/A_o) + 0,05 (G/G_o))$$

où :

- P est le montant révisé du marché
- P_o est le montant initial du marché
- S_o l'indice trimestriel des salaires horaires de base des ouvriers dans le transport
- A_o est l'indice du prix de vente industriel des autobus, autocars
- G_o est l'indice de prix de vente du gazole

Nota : les valeurs des indices S_o, A_o et G_o étant les dernières connues lors de la passation du marché.

- S, A et G, étant les dernières valeurs connues à la date de la révision du prix du marché.

Lors de la révision, le prestataire doit fournir à la Personne Publique la ou les photocopies du (des) bulletins sur lequel(s) figure(nt) les indices choisis.

- Modalités de paiement par la collectivité :

Le titulaire du marché établit une facture à la fin de chaque mois. Le montant facturé toutes taxes comprises est obtenu en majorant le coût hors taxe de la taxe à la valeur ajoutée au taux en vigueur.

En application du Code des Marchés Publics, le titulaire, une fois sa prestation entièrement réalisée, transmet une demande de paiement à la Personne Publique qui comprend les pièces suivantes :

- une lettre d'accompagnement, datée et signée, précisant l'objet et listant l'ensemble des documents transmis ;

- une facture en trois exemplaires correspondant à l'exécution pleine et entière de sa prestation précisant les sommes dues à ce titre et donnant tous les éléments de détermination de ces sommes ;
- le cas échéant, tous documents annexes nécessaires, notamment les tarifs et barèmes appliqués.

Conformément au code des marchés publics, chaque demande de paiement doit être réglée sous un délai maximum de 30 (TRENTE) jours.

Le point de départ de ce délai global de paiement est la date de réception de la facture par les services de la Personne Publique. A ce titre, la Personne Publique constate, par tous moyens, la date de réception de la facture transmise par le titulaire.

Par ailleurs, le(s) mandat(s) administratif(s) émis par la Personne Publique pour permettre le règlement de la (des) demande(s) de paiement doit(vent) faire apparaître la date de réception de cette (ces) demande(s).

Encore, le défaut de paiement dans le délai de 30 (TRENTE) jours fait courir de plein droit, et sans autre formalité, des intérêts moratoires au bénéfice du titulaire.

Ces intérêts moratoires courent à partir du jour suivant l'expiration du délai global jusqu'à la date de mise en paiement du principal incluse.

Le taux des intérêts moratoires est égal au taux d'intérêt de la principale facilité de refinancement appliquée par la Banque centrale européenne à son opération de refinancement principal la plus récente effectuée avant le premier jour de calendrier du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de sept points.

A titre indicatif, le taux des intérêts moratoires est fixé, au 1^{er} janvier 2010, à 8%.

TILL'BUS

- Type de contrat

Il s'agit d'une convention d'exploitation de gré à gré avec la RATP ne pouvant être remise en concurrence avant 2024.

- Modalités de prise en compte des risques sur les recettes, sur l'évolution des coûts

Il est convenu qu'aux conditions économiques du 1^{er} juillet 2012, le coût du service défini à l'article 2 s'élève à 114 951€ hors taxes (cent quatorze mille neuf cent cinquante et un euros) soit 122 997,57 € TTC (cent vingt deux milles neuf cent quatre-vingt-dix-sept euros et cinquante-sept centimes) avec un taux de TVA de 5,5%.

Ce prix est révisé chaque trimestre par l'application de la formule de révision ci-après :

$$\underline{D} = 0,83 \underline{S} + 0,12 \underline{A} + 0,05 \underline{G}$$

Do So Ao Go

dans laquelle D, S, A et G sont les valeurs du trimestre facturé et Do, So, Ao et Go les valeurs applicables avant la révision :

- ✓ D et Do représentent la dépense annuelle engagée par la RATP.
- ✓ S représente l'indice INSEE, identifiant 1567387 : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires horaires de base de l'ensemble des ouvriers (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage, pour le premier mois du trimestre précédent le trimestre facturé.
- ✓ So représente la valeur de S lors de la précédente révision ; pour la première révision, So sera la valeur en octobre 2010 soit 103,5.
- ✓ A représente l'indice INSEE, identifiant 1559272 : indice des prix de l'offre intérieure des produits industriels - Autobus et autocars pour le premier mois du trimestre précédent le trimestre facturé.

- ✓ Ao est la valeur de A lors de la précédente révision ; pour la première révision, Ao sera la valeur en octobre 2010 soit 107,7.
- ✓ G représente l'indice INSEE, identifiant 442588 : indice des prix à la consommation en métropole – Gazole.
- ✓ Go est la valeur de G lors de la précédente révision ; pour la première révision, Go sera la valeur en janvier 2011 soit 1,29.

En outre, la dépense annuelle engagée par la RATP sera recalculée chaque fois qu'une modification sera apportée d'un commun accord aux moyens mis en œuvre. Cette modification fera l'objet d'un avenant au présent contrat.

Enfin la dépense annuelle engagée par la RATP pourra, à la demande de l'une des parties, faire l'objet d'une nouvelle négociation si elle varie de plus de 30% par rapport à la valeur initiale retenue à la signature du contrat.

- Modalités de paiement par la collectivité :

La facturation est établie à la fin de chaque trimestre. Le montant est établi TTC.

Les sommes dues par la commune à la RATP doivent être mandatées à cette dernière dans les 45 jours suivant la réception de la facture. Les sommes non mandatées dans ce délai porteront intérêt au taux des obligations cautionnées à la date d'exigibilité.

TUB

- Type de contrat

Il s'agit d'une convention d'exploitation de gré à gré avec la RATP ne pouvant être remise en concurrence avant 2024.

- Modalités de prise en compte des risques sur les recettes, sur l'évolution des coûts

Le montant de la rémunération forfaitaire annuelle payable à la RATP est de 120 820,10€HT (valeur juillet 2012) soit 129 277,5€TTC.

Le montant de la contribution a été révisé dès la première facturation par application de la formule de révision ci-après :

$$\underline{D} = 0,83 \underline{S} + 0,12 \underline{A} + 0,05 \underline{G}$$

Do So Ao Go

dans laquelle D, S, A et G sont les valeurs du trimestre facturé et Do, So, Ao et Go les valeurs applicables avant la révision :

- ✓ D représente la contribution annuelle de la collectivité
- ✓ Do représentent la valeur de D lors de la précédente révision
- ✓ S représente l'indice des taux du salaire horaire des ouvriers-activités économiques pour le premier mois du trimestre précédant le trimestre facturé, publié dans le bulletin de statistique de l'INSEE « EK transport »
- ✓ So représente la valeur de S lors de la précédente révision
- ✓ A représente l'indice du prix « des véhicules utilitaires routiers et industriels » n°34.10.01 publié par l'INSEE pour le premier mois du trimestre précédant le trimestre facturé.
- ✓ Ao est la valeur de A lors de la précédente révision
- ✓ G représente le prix moyen du litre de gazole à la pompe en métropole, au cours du premier mois du trimestre facturé, tel qu'il résulte du bulletin de statistique de l'INSEE
- ✓ Go est la valeur de G lors de la précédente révision

- Modalités de paiement par la collectivité

La RATP établira à la fin de chaque trimestre une facture d'un montant égal au quart de la contribution financière actualisée.

Les sommes dues par la collectivité à la RATP doivent être mandatées à cette dernière dans les 45 jours suivant la réception de la facture. A défaut, la collectivité s'exposerait à devoir payer des intérêts moratoires sur la base de 1,5 fois le taux d'intérêt légal en vigueur à compter de l'expiration du délai de paiement.

ANNEXE II

ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU SERVICE (MODELE A RENVoyer APRES MISE EN PLACE DU SERVICE)

ATTESTATION

Je soussigné, *Président/Maire de l'AOP (désignation de l'AOP)*, atteste que *le service de transport à la demande/service régulier local (nom du service)* a bien été mis en place au *Jour Mois AAAA (date de mise en place effective du service)*, suite à une *procédure de mise en concurrence/mise en place d'une régie*.

Le marché a été attribué à *XXXXXXXXX (désignation et adresse de l'exploitant)*.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à *XXXXXXXX*, le *Jour Mois AAAA*.

Le président, Le Maire,

ANNEXE III

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

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

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

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo, que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela, en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo¹

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens.

Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériel, logiciel...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, auprès des Adhérents à la présente Charte et des usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels) utilisés par les usagers :
 - o tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : Pass Navigo) ;
 - o tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - o tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et

¹ Navigo est une marque du STIF

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 :
 - o le RCTIF ;
 - o le RTTIF.
- Les moyens en personnels et les procédures pour :
 - o les processus d'achat des différents produits Navigo (cartes et SAM) et des éléments des systèmes d'information et de télécommunication dédiés à Navigo ;
 - o la mise en œuvre du système Navigo (spécifications, développements, recette) ;
 - o l'exploitation et la maintenance des différents équipements et systèmes informatiques et de télécommunications Navigo ;
 - o la gestion des opérations inhérentes au cycle de vie des supports et modules de sécurité Navigo (fabrication, personnalisation, transfert, stockage, distribution, utilisation, destruction) ;
 - o le traitement des données à caractère personnel ;
 - o la lutte contre la fraude (contrôle, mise en opposition...);
 - o 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...);
- détiennent les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte;
- détiennent les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME NAVIGO

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

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

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

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

Il décrit notamment :

- les fonctions de gestion de la sécurité du système billettique ;
- la gestion des secrets (documentation sensible et 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 présent Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

Article 8 – Définition des règles d'interopérabilité du système Navigo

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (Le RCTIF) :
Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports.

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

- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (Le RTTIF) :
Le RTTIF décrit les règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système 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 Adhèrent 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'Adhèrent 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) Adhèrent(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'Adhèrent 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 Adhèrent devra, en cas de cessation totale d'activité de transport en Île-de-

France, respecter les consignes de destruction de tout ou partie des matériels et de la documentation (notamment les « Exigences minimales de Sécurité », les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », le RCTIF et le RTTIF).

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

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

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

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

- RCTIF, déposée en date du 25 avril 2000, sous le numéro 00 3023734, désignant les produits et services relevant des classes 9, 16, 35, 36, 38, 39 et 42 de la classification internationale des marques enregistré au BOPI n° 00/39 NL Vol. II du 29 septembre 2000.

18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

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

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

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

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

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

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

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

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

Article 20 - Sanctions

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Délibération n°2012/386
Séance du 13 décembre 2012

DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-LES CORBEIL
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL

SERVICE REGULIER LOCAL

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1er juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil Municipal de Saint-Germain-Lès-Corbeil du 19 novembre 2012 ;
- VU** le rapport n °2012/386 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 07 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La Commune de Saint-Germain-Lès-Corbeil 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 telle que décrite ci-dessous :

- Il s'agit d'une ligne existante de transport intérieur à la commune destinée à transporter gratuitement les habitants d'un point à l'autre de la commune.
- Cette ligne se décompose en 4 sous lignes ne dépassant pas 5 kms soit 2 sections.
- Le service fonctionnera du lundi au vendredi et uniquement pendant les périodes scolaires.

ARTICLE 2 : Les voyageurs sont admis gratuitement sur ce service

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la commune de Saint-Germain-Lès-Corbeil pour l'organisation et la mise en place d'une desserte régulière locale est approuvée.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-386-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5: La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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


Jean-Paul HUCHON

Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n°2012/386 du 13 décembre 2012, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- la Commune de Saint-Germain-lès-Corbeil, ayant son siège 2 route de Lieusaint, BP 9, 91250 SAINT GERMAIN LES CORBEIL, et représenté par Jean-Pierre MARCELIN, en vertu de la délibération n° xxx du 19 novembre 2012, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2012/XXXX du conseil municipal de la commune de Saint-Germain-Lès-Corbeil du 19 novembre 2012 ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la région Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transport et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Dans cette optique, la délégation de compétence consentie par le STIF à l'AOP a notamment pour objectif de favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, de renforcer la qualité de service et de permettre une allocation des ressources plus proche des besoins locaux.

Titre I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de définir les compétences déléguées par le STIF à l'AOP en matière de services réguliers locaux, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'Article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 4 ans à compter de sa date de notification par le STIF, sans préjudice des dispositions du dernier paragraphe de l'article 5.4 (caducité) et des dispositions de l'article 13 (résiliation).

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 8.

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 :

- Service de transport interne à la commune destiné à transporter gratuitement les habitants d'un point à l'autre de la commune.
- Cette ligne se décompose en 4 sous lignes ne dépassant pas 5 kms soit 2 sections.
- Le service fonctionnera du lundi au vendredi et uniquement pendant les périodes scolaires.

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 au plus tard le 01/04/2013 inclus (voir annexe 2). Le service continuera d'être assuré par les Cars Sœurs à la signature de la convention et l'AOP procédera à la mise en concurrence à compter de janvier 2013. L'AOP informera le STIF de l'opérateur retenu et la nature de la contractualisation que l'AOP aura passée avec lui.
- 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, sans le concours du STIF
- 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 08 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

- soit d'exploiter le (les) service(s) en régie,

- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du service et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du service (voir en annexe 2),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service :
 - par échange entre les parties de lettres recommandées avec accusé de réception, concrétisant leur accord sur ce report, lorsque le report de la mise en service est inférieur à 6 mois, à condition que le service demeure inchangé et que le report de la mise en service ne remette pas en cause l'échéance de la présente convention de délégation,
 - par la conclusion d'un avenant à la présente convention dans les autres cas,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 13.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

En toute hypothèse, si le service n'est toujours pas mis en service au plus tard 18 mois après la date prévisionnelle initiale, la convention sera réputée caduque sauf accord express des parties.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la gratuité.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

Article 7 - Financement par l'AOP

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.

Titre III - INFORMATION ET CONTRÔLE

Article 8 - 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 : données statistiques sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services, et plus généralement, tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services du STIF, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 9 - 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 10 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 11 - 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 12 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes se fait par avenant, sauf dans les cas suivants pour lesquels les parties conviennent que les modifications peuvent intervenir par échange de lettre recommandée avec accusé de réception :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- modification de l'amplitude, des horaires.

Dans le cas de la modification du périmètre de délégation, un avenant est nécessaire.

Dans tous les cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 13 - Résiliation

Article 13.1 - 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 13.2 - 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 14 - 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 15 - 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 d'un 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 Président / Le Maire

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU SERVICE REGULIER LOCAL DE SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL

1. ELÉMENTS DE CONTEXTE :

La ville de Saint-Germain-lès-Corbeil a connu un essor démographique considérable en trois décennies. Plusieurs entreprises se sont installées au cours du temps et de nombreux commerces se sont regroupés, soit au centre commercial de la Croix Verte, soit à la Pointe Ringale avec des artisans, des hôtels, des restaurants, des PME et des commerces divers.

La "Mare à la Viorne", située près de la Francilienne, pourra prochainement devenir un troisième pôle d'activités, à Saint-Germain-lès-Corbeil, pour compléter l'offre d'espaces, en particulier pour les PME.

La mise en place de ce service régulier local permettra à la ville de répondre aux exigences de cet essor démographique mais aussi économique.

Il s'agira d'une ligne de transport interne à la commune, fonctionnant pendant la période scolaire, destinée à transporter gratuitement les habitants d'un point à l'autre de la commune et les enfants sur les écoles situées au centre de la commune.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La ligne dessert la commune de Saint-Germain-Lès-Corbeil.

2.1.2. Ayants droit

La ligne est ouverte à tous les voyageurs.

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

- description des itinéraires de chaque sous-ligne (circuits)

SOUS LIGNE N° : 1					
		Sens :	Aller		
		Longueur de la sous ligne :	3 kms		
		Amplitude :	9 mm		
		Fréquence :	L M M J V		
Communes	NOMS DES VOIES EMPRUNTEES	NOMS DES POINTS D'ARRET	distances inter- arrêts	cumul des longueurs	n° de sections
Saint germain les Corbeil	Avenue Catherine Lacoste	GOLF C. LACOSTE			
	Rue Pierre Coubertin	GOLF COUBERTIN	0,60	0,60	
	Rond-Point de l'Europe	ROND POINT DU GOLF	1,00	1,60	
	Avenue du Général de Gaulle	COLLEGE LA TUILERIE	1,40	3,00	

SOUS LIGNE N° : 2						
Sens : Aller						
Longueur de la sous ligne : 3,70 kms						
Amplitude : 11 mm						
Fréquence : L M J V						
N° dépt	Communes	NOMS DES VOIES EMPRUNTEES	NOMS DES POINTS D'ARRET	distances inter-arrêts	cumul des longueurs	n° de sections
91	Saint germain les Corbeil	Avenue Catherine Lacoste	GOLF C. LACOSTE			
		Rue Pierre Coubertin	GOLF COUBERTIN	0,60	0,60	
		Rond-Point de l'Europe	ROND POINT DU GOLF	1,00	1,60	
		Allée Valfleury	ECOLE CHAMP DOLENT	1,40	3,00	
		Avenue Guillaume Apollinaire	ECOLE PRES HAUTS	0,70	3,70	
SOUS LIGNE N° : 3						
Sens : Retour						
Longueur de la sous ligne : 4,60 kms						
Amplitude : 12 mm						
Fréquence : L M J V						
N° dépt	Communes	NOMS DES VOIES EMPRUNTEES	NOMS DES POINTS D'ARRET	distances inter-arrêts	cumul des longueurs	n° de sections
91	Saint germain les Corbeil	Allée Valfleury	ECOLE CHAMP DOLENT			
		Avenue Guillaume Apollinaire	ECOLE PRES HAUTS	0,70	0,70	
		Rond-Point de l'Europe	ROND POINT DU GOLF	2,90	3,60	
		Avenue Catherine Lacoste	GOLF C. LACOSTE	0,40	4,00	
		Rue Pierre Coubertin	GOLF COUBERTIN	0,60	4,60	
SOUS LIGNE N° : 4						
Longueur de la sous ligne : 2,80 kms						
Amplitude : 8 mm						
Fréquence : L M M J V						
N° dépt	Communes	NOMS DES VOIES EMPRUNTEES	NOMS DES POINTS D'ARRET	distances inter-arrêts	cumul des longueurs	n° de sections
91	Saint germain les Corbeil	Avenue du Général de Gaulle	COLLEGE LA TUILERIE			
		Rond-Point de l'Europe	ROND POINT DU GOLF	1,80	1,80	
		Avenue Catherine Lacoste	GOLF C. LACOSTE	0,40	2,20	
		Rue Pierre Coubertin	GOLF COUBERTIN	0,60	2,80	

- Amplitude, fréquence :
 - Moyenne de ligne : 9h30 par jour pour les lundis, mardis, jeudis et vendredis ; 4h30 pour les mercredis
 - Fréquence des lundis, mardis, jeudis et vendredis : 7 courses
 - Fréquence les mercredis : 2 courses

LIGNE 7004

	Sous ligne n°1	Sous ligne n°2		Sous ligne n°2
GOLF C. LACOSTE	7,48	8,07		13,13
GOLF COUBERTIN	7,50	8,09		13,15
ROND POINT DU GOLF	7.53	8,12		13.18
COLLEGE LA TUILERIE	7,57			
ECOLE CHAMP DOLENT		8.15		13,22
ECOLE PRES HAUTS		8.18		13,25
	Sous ligne n°3		Sous ligne n°4	Sous ligne n°3
ECOLE CHAMP DOLENT	11.37			16.40
ECOLE PRES HAUTS	11.39			16,42
COLLEGE LA TUILERIE			16.05	17,05
ROND POINT DU GOLF	11,45		16.09	17,09
GOLF C. LACOSTE	11,47		16,11	17,11
GOLF COUBERTIN	11,49		16,13	17,13
	Sous ligne n°1		Sous ligne n°4	
GOLF C. LACOSTE	7,48			
GOLF COUBERTIN	7,50			
ROND POINT DU GOLF	7.53			
COLLEGE LA TUILERIE	7,57			
COLLEGE LA TUILERIE			12,05	
ROND POINT DU GOLF			12,09	
GOLF C. LACOSTE			12,11	
GOLF COUBERTIN			12,13	

Niveaux de services en fonction des périodes de l'année : périodes scolaires uniquement

Points d'arrêts desservis :

- Arrêts matérialisés : Golf C.Lacoste, Rond Point du golf, Collège de la Tuilerie, Ecole Champs Dolent et Ecole Pré-hauts
- Arrêts matérialisés sans poteau d'affichage : Golf C.lacoste, Ecole Champs Dolent et Ecole Pré-hauts

2.1.4. Niveau d'offre

- kilomètres commerciaux annuels prévisionnels : 3 762 kms
- kilomètre HLP annuels prévisionnels : 3 942 kms

2.1.5. Matériel roulant

Il se compose d'au moins un véhicule de 57 places assises avec une possibilité de 25 places debout. Ce véhicule est également utilisé pour les scolaires.

2.2. QUALITE DE SERVICE

2.2.1. Information voyageurs

- Affichage des horaires sur le site internet du transporteur, mise à disposition en libre service des horaires chez le transporteur et à l'accueil de l'Hôtel de ville.
- Identification numérique sur le bus du numéro de la ligne.

2.2.2. Contrôle du service

Article sans objet car les voyageurs sont admis gratuitement à bord des bus.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

- Prévision de voyageurs annuels de 23 193.
- Les sous-lignes ne dépassent pas 5 Kms soit 2 sections.

3.2. Tarification

- Sans objet : gratuité

3.3. Bilan économique prévisionnel

Montant annuel du coût pour l'année 2012-2013 : 49 080€.

4. MODALITÉS D'EXPLOITATION

4.1. Exploitation par un tiers

- Le service va être exploité par un tiers dans le cadre d'un marché public de service.
- Afin de choisir l'exploitant de ce service régulier local, la Commune de Saint-Germain-Lès-Corbeil engagera une procédure de mise en concurrence à compter de janvier 2013, en respect du Code des marchés publics.

4.2. Modalités de fonctionnement

- Le service régulier de transport sera mis en service à compter d'avril 2013.

ANNEXE II

ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU SERVICE (MODELE)

ATTESTATION

Je soussigné, Maire de l'AOP (Commune de Saint-Germain-Lès-Corbeil), atteste que le service régulier local (Navette) sera bien mis en place en Avril 2013 (date de mise en place effective du service), suite à une procédure de mise en concurrence.

Le service continue d'être assuré par les Cars Sœurs à la signature de la convention et l'AOP procédera à la mise en concurrence à compter de Janvier 2013. L'AOP informera le STIF de l'opérateur retenu et la nature de la contractualisation que l'AOP aura passée avec lui.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Saint-Germain-Lès-Corbeil, le .

Le Maire,

Jean-Pierre MARCELIN
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

**Délibération n°2012/387
Séance du 13 décembre 2012**

**DELEGATION DE COMPETENCE
A LA VILLE DE BOUFFEMONT
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL
SERVICE REGULIER LOCAL DE BOUFFEMONT**

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1er juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2007/0961 du 12 décembre 2007 du Conseil du STIF ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de service régulier local du 21 janvier 2008 ;
- VU** la délibération du Conseil Municipal n°47 de la ville de Bouffémont du 18 octobre 2012 ;
- VU** le rapport n °2012/387 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

CONSIDERANT que la Ville de Bouffémont avait précédemment reçu du STIF délégation de compétence pour le même service, prenant fin le 20 janvier 2013 et que la ville de Bouffémont en a demandé le renouvellement ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La ville de Bouffémont reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type service régulier local, telle que décrite ci-dessous :

- La commune de Bouffémont est le seul territoire de la Région Ile-de-France constituée d'une ligne avec 2 sous lignes, de la gare d'Orly-Médical Jacques Arnaud. Ces sous lignes circulent du lundi au vendredi de 6h15 à 20h42 toute la journée et le samedi matin de 6h10 à 12h58.

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20121213-2012-387-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

ARTICLE 2 : La tarification applicable demeure la tarification francilienne.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la ville de Bouffémont pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local de la ville de Bouffémont est de 106 347 € TTC (valeur 2012) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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



Jean-Paul HUCHON

Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2012/387 du 13 décembre 2012, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- La Ville de Bouffémont, ayant son siège 45 rue de la république 95570 Bouffémont, et représenté par son maire Monsieur Claude ROBERT, en vertu de la délibération n° 47 du 18 octobre 2012 du Conseil Municipal, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2007/0961 du 12 décembre 2007 du Conseil du STIF ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de service régulier local du 21 janvier 2008 ;
- VU** la délibération n°47 du conseil municipal de la ville de Bouffémont du 18 octobre 2012 ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Dans la continuité de la délégation de compétence précédente du 21 janvier 2008, qui prendra fin le 20 janvier 2013, 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 services réguliers locaux, ainsi que les modalités juridiques et financières de cette délégation de compétence.

La délégation de compétence porte sur les services dont la liste figure à l'Article 5.1. Elle n'emporte pas délégation de compétence sur l'ensemble du territoire de l'AOP. En cas de nouveaux services à créer, le périmètre de la présente délégation pourra être élargi par avenant.

Le STIF délègue à l'AOP les compétences définies à l'Article 5.2. Ces compétences sont principalement de définir le contenu du service, d'en organiser la mise en œuvre et d'en désigner l'exploitant. Il est rappelé que compte tenu de la compétence générale du STIF qui demeure dans tous les cas Autorité Organisatrice des Transports de premier rang, la présente convention de délégation n'emporte pas transfert complet de compétences au bénéfice de l'AOP. Le STIF demeure notamment autorité coordinatrice de l'offre de transport et responsable de la politique tarifaire et des politiques intermodales. En outre, la présente convention, d'une durée limitée, est réversible : à son terme, ou en cas de résiliation prévue à l'Article 15, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 5 ans à compter de sa date de notification, par lettre recommandée avec accusé de réception par le STIF à l'AOP, sans préjudice des dispositions du dernier paragraphe de l'article 5.4 (caducité) et des dispositions de l'article 15 (résiliation).

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 10.

Article 4 - Droits et obligations du STIF

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence :

- Il établit et tient à jour le plan régional des transports, après avis des collectivités locales et de leurs groupements.
- Il définit la politique tarifaire, décide la création des titres de transport et fixe les tarifs.
- Il définit les conditions générales d'exploitation et des règles minimales en matière de qualité de service. Ces obligations trouvent leur traduction dans le cahier des charges relatif à l'exploitation de services 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 suivant :

- La desserte communale est constituée d'une ligne avec 2 sous-lignes, de la gare de Bouffémont au Centre médical Jacques Arnaud. Ces sous lignes circulent du lundi au vendredi de 6h15 à 20h42 toute la journée et le samedi matin de 6h10 à 12h58.

Article 5.2 - Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes qui lui sont déléguées par le STIF :

- La mise en place des services visés à l'article 5.1, dans la continuité de la délégation de compétence précédente, au plus tard le 21 janvier 2013 inclus (voir annexe 2 à renvoyer au STIF).
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'Annexe I.
- Le financement des services, avec le cas échéant le concours du STIF, sur la base des modalités fixées à l'Article 8
- Le suivi et le contrôle de l'exécution des services en particulier dans le respect du cahier des charges annexé à la présente convention.
- L'examen des mesures d'amélioration possibles du service rendu en matière de création, modification ou suppression d'offre de transport ou de qualité de service, selon les modalités fixées à l'Annexe I.
- Le respect par les entreprises de transport des règles de sécurité applicables aux systèmes qu'elles exploitent.
- Le cas échéant, l'adaptation des systèmes de validation télébilletiques aux évolutions des spécifications régionales.

Dans le cadre de ses relations avec le STIF, l'AOP s'engage en outre à :

- Informer le STIF de tout événement majeur concernant l'exécution du service susceptible d'avoir un impact sur la continuité du service et la sécurité des personnes,
- Etablir un rapport annuel au STIF sur l'exécution du présent contrat conformément à l'Article 10 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

- soit d'exploiter le (les) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du(des) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du(des) service(s) (voir en annexe 2),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- o Soit un report de la date de mise en service :
 - par échange entre les parties de lettres recommandées avec accusé de réception, concrétisant leur accord sur ce report, lorsque le report de la mise en service est inférieur à 6 mois, à condition que le service demeure inchangé et que le report de la mise en service ne remette pas en cause l'échéance de la présente convention de délégation,
 - par la conclusion d'un avenant à la présente convention dans les autres cas,
- o Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 15.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

En toute hypothèse, si le service n'est toujours pas mis en service au plus tard 18 mois après la date prévisionnelle initiale, la convention sera réputée caduque sauf accord express des parties.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la tarification francilienne. Les services sont accessibles avec les produits tarifaires suivants :

- Les forfaits d'une durée égale ou supérieure à une semaine autres qu'Emeraude et Rubis,
- La carte Emeraude pour les dessertes situées dans Paris et la carte Rubis pour les dessertes situées hors Paris,
- Les forfaits journaliers et touristiques,
- Les tickets t+ et les tickets d'accès à bord.

Les recettes tarifaires, perçues avec le système de billetterie, représentent la contribution des voyageurs au financement des services décrits dans la présente convention.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

L'AOP s'engage par ailleurs à ne pas appliquer de réductions, par rapport aux tarifs fixés, qui ne seraient pas mentionnées dans la présente convention.

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

L'AOP adhère à la charte du système télébillettique NAVIGO, jointe en Annexe III de la présente convention, et s'engage à la respecter.

L'AOP mandate le STIF pour se faire représenter au sein des comités mentionnés dans la charte.

Elle s'engage en outre, à faire respecter la dite charte par toute personne, physique ou morale, qu'elle autorise à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du système NAVIGO, en intégrant des dispositions en ce sens dans les contrats qu'elle passe avec ces personnes.

Article 7 - Financement par l'AOP

Sous réserve des dispositions de l'Article 8, l'AOP supporte toutes les conséquences financières des décisions relevant des compétences déléguées : les contributions versées par l'AOP sont la contrepartie de la réalisation des services délégués, et notamment, des obligations de service public incombant à l'exploitant.

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n° 2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007.

La participation du STIF au financement du service régulier local est fixée à 106 346€ en année pleine (valeur année 2012 TTC).

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage initial du service, à savoir le 1er janvier de chaque année, comme suit :

$$\begin{aligned} & \text{Valeur en année pleine pour l'année N} \\ & = \\ & \text{Valeur en année pleine pour l'année N-1} \times K_N \\ & \text{avec } K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 \text{IPS}_{N-1}/\text{IPS}_{N-2} \end{aligned}$$

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr; identifiant : 1567433)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1.

Article 9 - Modalités de règlement de la participation du STIF

La participation du STIF au titre de l'Article 8.1 est facturée par l'AOP à la fin de chaque trimestre. La facture est présentée par l'AOP au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

Les demandes de versement doivent être accompagnées de demandes de paiement qui indiquent clairement le trimestre concerné, et le montant sollicité au titre du service.

Le 1^{er} versement de la participation du STIF est conditionné à la notification par l'AOP au STIF de la date de mise en place du service régulier local (voir en annexe 2).

Titre III - INFORMATION ET CONTROLE

Article 10 - Suivi financier et rapport d'exercice des compétences déléguées

Le suivi financier a pour objet de contrôler l'évolution de la dépense de transport dans une approche globale du coût des services de transport collectif en Ile-de-France et dans l'éventualité d'un retour au STIF des compétences transférées au terme de la convention. L'AOP établit annuellement le rapport d'exercice des compétences déléguées comportant au minimum les éléments suivants :

- Analyse détaillée de l'usage du service : résultats de validation des titres de transport données statistiques sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services, et plus généralement, tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services du STIF, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 11 - Contrôle

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il jugera nécessaire pour contrôler la bonne application de la présente convention et exiger de l'AOP qu'elle prenne toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitant remédie aux éventuels manquements constatés lorsqu'ils relèvent de sa responsabilité.

L'AOP s'engage à prévoir dans sa convention avec l'exploitant des dispositions permettant les contrôles et audits.

Article 12 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 13 - Responsabilité

L'AOP exerce sa mission d'autorité organisatrice de proximité sous son entière responsabilité à l'exception des conséquences pouvant être générées par les décisions tarifaires ou les modifications du cahier des charges ayant des incidences financières sur les conventions d'exploitation passées par l'AOP.

Elle fait son affaire et supportera toutes les conséquences financières en cas de recours contentieux pouvant être engagés à l'occasion de l'exercice par elle des compétences qui lui sont confiées par le STIF dans le cadre de la présente convention.

Elle informe le STIF de toute action engagée à son encontre dans ce cadre.

Le STIF ne pourra, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient de l'exercice par l'AOP des compétences qui lui sont déléguées.

Article 14 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes se fait par avenant, sauf dans les cas suivants pour lesquels les parties conviennent que les modifications peuvent intervenir par échange de lettre recommandée avec accusé de réception :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- modification de l'amplitude, des horaires.

Dans le cas de la modification du périmètre de délégation, un avenant est nécessaire.

Dans tous les cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 15 - Résiliation

Article 15.1 - Résiliation pour faute

En cas de fautes graves ou de manquements répétés de l'une des parties à une ou plusieurs de ses obligations contractuelles, l'autre partie peut décider, 15 jours après mise en demeure d'exécuter, par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet, de résilier la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

La défaillance de l'exploitant d'un des services de transport visés à l'Article 5.1 ne saurait être assimilée à une faute ou un manquement. En effet, en cas de défaillance, il appartiendra à l'AOP d'assurer la continuité du service.

Durant le préavis susvisé, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 15.2 - Résiliation amiable

Dans les autres cas, les parties peuvent décider, d'un commun accord et par le biais d'un avenant, de procéder à la résiliation amiable de la présente convention, sans préjudice de tous dommages et intérêts, dans le respect d'un préavis de 8 mois.

Durant ce préavis, les parties se rapprocheront afin de préparer les conditions de la continuité du service.

Article 16 - Fin de la convention

18 mois avant l'échéance de la présente convention, les parties s'engagent à se contacter afin d'envisager ensemble les modalités de renouvellement éventuel de la délégation de compétence.

Article 17 - Litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

La Directrice Générale

Le Président / Le Maire

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU SERVICE REGULIER LOCAL DE BOUFFEMONT

1. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

La ville de Bouffémont fait exploiter depuis 2008 un service de desserte locale dénommé « navette de Bouffémont » par les cars Lacroix, avec le code 129-129-001.

L'inscription de la ligne au Plan Régional des Transports dans le respect des droits antérieurs, a été faite au nom du transporteur désignée par la ville.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

Le territoire de la commune de Bouffémont est seul desservi.

2.1.2. Ayants droit

La ligne est ouverte à tout public détenteur d'un titre de transport valable en Ile-de-France, autorisé par le STIF ou la mairie de Bouffémont.

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

Les horaires de passage du bus sont élaborés pour :

- Optimiser les correspondances avec les trains de la ligne Paris Nord, au point d'arrêt de la gare de Bouffémont
- Assurer la prise en charge des usagers du Centre Médical et Pédagogique Jacques Arnaud (CMPJA)
- Assurer la prise en charge des collégiens du collège Léonard de Vinci

Le service fonctionne toute l'année de façon identique.

Aucun service les dimanches et jours fériés.

Longueur du circuit	Amplitude du service		Nombre de courses par jour	Intervalles de passage (moyenne en minutes)		KM hebdo.	KMS annuels sur 52 semaines	Nb de courses annuelles sur 52 semaines
Sous-ligne 4	Lundi à vendredi		Lundi à vendredi	Matin	00:25	247 km	12 818	4 420
	heure début	heure fin	17	Après midi	00:28			
	06:07	21:17						
2,90 km								
Gare -> CMPJA	Samedi		Samedi	Matin	00:30	38 km	1 960	676
	heure début	heure fin	13	Après midi	//			
	06:27	13:21						
Sous-ligne 5	Lundi à vendredi		Lundi à vendredi	Matin	00:26	2801 km	14 586	4 420
	heure début	heure fin	17	Après midi	00:23			
	05:53	20:25						
3,30 km								
CMPJA -> Gare	Samedi		Samedi	Matin	00:30	43 km	2 231	676
	heure début	heure fin	13	Après midi	//			
	06:10	12:40						
CMPJA = Centre Médical et Pédagogique Jacques Arnaud						TOTAUX ANNUELS	31 595	10 192

Points d'arrêts desservis et horaires :

Navette de Bouffémont

Service du Lundi au Vendredi

Bouffémont Centre Médical > Bouffémont Gare

Centre médical	05:53	06:23	06:53	07:23	07:53	08:23	08:53	09:24	16:33	16:58	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25
Eglise	05:55	06:25	06:55	07:25	07:55	08:25	08:55	09:26	16:35	17:00	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:27
Mairie	05:56	06:26	06:56	07:26	07:56	08:26	08:56	09:27	16:36	17:01	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	19:58	20:28
Berthelot / Mitterrand	05:57	06:27	06:57	07:27	07:57	08:27	08:57	09:28	16:37	17:02	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29
Cordonniers	05:58	06:28	06:58	07:28	07:58	08:28	08:58	09:29	16:38	17:03	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30
10 Arpents	05:59	06:29	06:59	07:29	07:59	08:29	08:59	09:30	16:39	17:04	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:01	20:31
Collège	06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	09:31	16:40	17:05	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32
Bibliothèque	06:03	06:33	07:03	07:33	08:03	08:33	09:03	09:34	16:43	17:08	17:35	18:05	18:35	19:05	19:35	20:05	20:35
La Poste									16:44	17:09	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:36
Gare	06:05	06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	09:05	09:36	16:45	17:10	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:07	20:37

Bouffémont Gare > Bouffémont Centre Médical

Gare	06:07	06:37	07:08	07:37	08:09	08:39	09:08	16:20	16:45	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	21:05
La Poste	06:08	06:38	07:09	07:38	08:10	08:40	09:09										
Bibliothèque	06:09	06:39	07:10	07:39	08:11	08:41	09:10	16:22	16:47	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	21:07
Collège	06:12	06:42	07:13	07:42	08:14	08:44	09:13	16:25	16:50	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	21:10
10 Arpents	06:13	06:43	07:14	07:43	08:15	08:45	09:14	16:26	16:51	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46	20:16	21:11
Cordonniers	06:14	06:44	07:15	07:44	08:16	08:46	09:15	16:27	16:52	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	21:12
Berthelot / Mitterrand	06:15	06:45	07:16	07:45	08:17	08:47	09:16	16:28	16:53	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	21:13
Mairie	06:16	06:46	07:17	07:46	08:18	08:48	09:17	16:29	16:54	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49	20:19	21:14
Eglise	06:17	06:47	07:18	07:47	08:19	08:49	09:18	16:30	16:55	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	21:15
Centre Médical	06:19	06:49	07:20	07:49	08:21	08:51	09:20	16:32	16:57	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:52	20:22	21:17

Service du samedi

Bouffémont Centre Médical > Bouffémont Gare

Centre médical	06:10	06:40	07:11	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40
Eglise	06:12	06:42	07:13	07:42	08:12	08:42	09:12	09:42	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42
Mairie	06:13	06:43	07:14	07:43	08:13	08:43	09:13	09:43	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43
Berthelot / Mitterrand	06:14	06:44	07:15	07:44	08:14	08:44	09:14	09:44	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44
Cordonniers	06:15	06:45	07:16	07:45	08:15	08:45	09:15	09:45	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45
10 Arpents	06:16	06:46	07:17	07:46	08:16	08:46	09:16	09:46	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46
Collège	06:17	06:47	07:18	07:47	08:17	08:47	09:17	09:47	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47
Bibliothèque	06:20	06:50	07:21	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50
Gare	06:22	06:52	07:23	07:52	08:22	08:52	09:22	09:52	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52

Bouffémont Gare > Bouffémont Centre Médical

Gare	06:27	06:59	07:23	07:54	08:23	08:52	09:24	09:53	10:53	11:24	11:54	12:24	13:09
La Poste	06:28	07:00	07:24	07:55	08:24	08:53	09:25	09:54	10:54	11:25	11:55	12:25	13:10
Bibliothèque	06:29	07:01	07:25	07:56	08:25	08:54	09:26	09:55	10:55	11:26	11:56	12:26	13:11
Collège	06:32	07:04	07:28	07:59	08:28	08:57	09:29	09:58	10:58	11:29	11:59	12:29	13:14
10 Arpents	06:33	07:05	07:29	08:00	08:29	08:58	09:30	09:59	10:59	11:30	12:00	12:30	13:15
Cordonniers	06:34	07:06	07:30	08:01	08:30	08:59	09:31	10:00	11:00	11:31	12:01	12:31	13:16
Berthelot / Mitterrand	06:35	07:07	07:31	08:02	08:31	09:00	09:32	10:01	11:01	11:32	12:02	12:32	13:17
Mairie	06:36	07:08	07:32	08:03	08:32	09:01	09:33	10:02	11:02	11:33	12:03	12:33	13:18
Eglise	06:37	07:09	07:33	08:04	08:33	09:02	09:34	10:03	11:03	11:34	12:04	12:34	13:19
Centre Médical	06:39	07:11	07:35	08:06	08:35	09:04	09:36	10:05	11:05	11:36	12:06	12:36	13:21

2.1.4. Matériel roulant

Le service est réalisé au moyen d'un véhicule accessible aux personnes à mobilité réduite.

2.2. Qualité de service

2.2.1. Information voyageurs

Les points d'arrêt sont définis par la commune et correspondent à ceux existants actuellement. Le prestataire pourra faire des propositions de modifications, qui devront être auparavant validées par la commune.

Les investissements de voirie tels que les aménagements des points d'arrêt, la signalisation horizontale sont assurés par la commune de Bouffémont.

Les tâches de fourniture de poteaux d'arrêt, leur pose et leur entretien incombent au prestataire. Ce dernier est propriétaire des poteaux.

Les documents d'information (fiches horaires, diagrammes de lignes...) seront élaborés et mis à jour par le prestataire en concertation avec la commune. Le prestataire assurera la diffusion de l'information aux arrêts et à bord des véhicules, et sur son site Internet.

Les fiches horaires devront impérativement faire figurer : le logo de la ville, le nom et les coordonnées de l'entreprise exploitante, le circuit et ses arrêts, les horaires en cours, les différents titres de transports acceptés à bord ainsi que les points de vente et les coordonnées de son site Internet.

L'image de la desserte (mobilier urbain, véhicules, documents d'information ...) fera clairement apparaître le caractère urbain du réseau.

Chaque véhicule comporte la mention de la ligne sur laquelle il opère et le terminus.

Chaque véhicule comporte à l'intérieur les informations nécessaires au bon déroulement du voyage, tels que le plan de la ligne, règlement intérieur, tarifications applicables, titres de transport acceptés à bord, points de vente les plus proches.

2.2.2. Contrôle du service

Les voyageurs devront se munir des titres de transport correspondant à leur catégorie et à la nature du service qu'ils utilisent, ainsi que des justifications éventuelles requises.

Le prestataire devra faire assermenter les agents qu'il charge de la surveillance, de la police de son réseau et de la perception des sommes visées dans l'alinéa ci-dessous.

Les agents de contrôle auront pour mission de veiller au bon ordre dans les véhicules et les installations, ainsi qu'à l'application du règlement. Ils ont pour rôle de contrôler fréquemment les titres de transport et de faire poursuivre, conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui voyageraient sans titre de transport, avec un titre non valable et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par le texte en vigueur.

La tarification en vigueur, la réglementation en matière d'infractions, notamment le montant des amendes encourues seront rappelés à l'attention des utilisateurs par voie d'affichage à l'intérieur des véhicules.

Les objectifs de lutte contre la fraude et des opérations de contrôle seront déterminés de manière conjointe entre l'exploitant et la commune. Les résultats de lutte contre la fraude (nombre de voyageurs transportés, nombre de voyageurs contrôlés, taux de contrôle, nombre d'infractions constatées, suites données aux constats d'infraction...) seront communiqués de manière régulière à la commune.

2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité

Le personnel de conduite sera formé à la conduite et aux exigences de sécurité. Toute absence ou défaillance des conducteurs et/ou du matériel sera palliée, dans le respect du code du travail et de la disponibilité du véhicule de réserve.

L'exploitant devra pour assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :

- Fournir les biens nécessaires à l'exploitation
- Assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
- Entretenir le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté et de confort.

Pour s'assurer des exigences de qualité, le prestataire pourra proposer tout moyen pour mesurer la qualité de service ressentie par le voyageur, au moyen par exemple d'enquête clientèle et d'enquête de satisfaction.

Les résultats de ces enquêtes seront communiqués par le prestataire à la commune.

Les agents du prestataire en contact avec les voyageurs devront avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la commune pourra procéder à des contrôles portant sur :

- L'état d'entretien et de propreté du matériel roulant
- L'état d'actualisation de l'information voyageur
- Le contrôle des titres de transport
- L'attitude du personnel du prestataire vis-à-vis de la clientèle
- La continuité du service en cas de défaillance du véhicule
- La régularité de l'exploitation

Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci-dessus peuvent donner lieu à des pénalités financières.

Le prestataire est tenu d'assurer la continuité du service public. En cas de défaillance de matériel, un véhicule de réserve doit pouvoir pallier la défaillance.

Les cas de force majeure de même que les problèmes d'exploitation imputables à des conflits sociaux, ou à des travaux entraînant des difficultés d'exploitation, les conditions météorologiques difficiles, ne peuvent donner lieu à aucune pénalité.

L'engagement du prestataire dans la qualité de service trouve sa contrepartie dans un système d'incitation financière : bonus/malus de qualité de service et de pénalité en cas d'observation d'une situation inacceptable.

Il est appliqué un système de bonus/malus quant à l'engagement du prestataire dans la qualité de service, telles que décrites dans les chapitres V, article 37 du contrat d'exploitation des services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France conclu entre le STIF et les entreprises privées de transport de voyageurs.

3. ÉCONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

Le trafic mensuel base compensation 2012 est de 9 200 voyageurs.

3.2. Tarification

La tarification proposée est établie sur la base d'une tarification et d'une billetterie équivalent à un ticket « t » pour l'ensemble du trajet. Par ailleurs, les voyageurs munis

de cartes Pass Navigo annuel, mensuel hebdomadaire, Imagine'R ou Imagine'R scolaire, cartes scolaires bus lignes régulières, cartes Améthyste et Rubis, tickets « t+ », forfaits mobilis, tickets jeunes week-end, Paris Visite, forfaits festifs et cartes solidarité transport sont admis à bord des véhicules. La validité du titre de transport concerne la zone 5.

Les conducteurs du prestataire sont habilités à percevoir des recettes pour la vente de titres à bord. Ils perçoivent la recette et rendent la monnaie.

Les véhicules sont équipés de pupitres et de valideurs permettent la délivrance et la validation des titres vendus à bord.

3.3. Bilan économique prévisionnel

Durée de l'exercice		2012	
		1 an	
	Coûts des unités d'œuvre	Nombre d'unités d'œuvre	Coût d'exploitation H.T.
Charges d'exploitation commerciale de la ligne			- €
Véhicules de ligne	37 362,49 €	1	37 362,49 €
Véhicule de réserve			- €
Personnel	55 396,22 €	1,73	95 835,46 €
Frais kilométriques commerciaux	0,72 €	54724,8	39 281,46 €
Sous-total 1			172 479,41 €
Frais de structure (30%)			51 743,82 €
Marges et aléas			17 937,86 €
Sous-total 2			69 681,68 €
			Total H.T.
			242 161,09 €
			Total T.T.C.
			259 112,37 €

4. MODALITES D'EXPLOITATION PAR UN TIERS

La convention actuelle avec l'exploitant est prorogée d'une année.

Pour les 4 années suivantes et afin de garantir la liberté d'accès, l'égalité de traitement des candidats et la transparence des procédures, l'exploitant sera choisi par la commune après publicité d'un cahier des charges et mise en concurrence des différents candidats.

L'exploitant sera choisi :

- Soit selon les règles du code des marchés
- Soit selon une procédure de mise en concurrence ad hoc

Il ressort des comptes d'exploitation que la navette de Bouffémont n'est pas équilibrée.

La commune en qualité d'AOP sera donc amenée à verser une participation forfaitaire mensuelle à l'exploitant.

ANNEXE II

ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU SERVICE (MODELE)

ATTESTATION

Je soussigné, *Président/Maire de l'AOP (désignation de l'AOP)*, atteste que *le service de transport à la demande/service régulier local (nom du service)* a bien été mis en place au *Jour Mois AAAA (date de mise en place effective du service)*, suite à une *procédure de mise en concurrence/mise en place d'une régie*.

Le marché a été attribué à *XXXXXXXXX (désignation et adresse de l'exploitant)*.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à *XXXXXXXX*, le *Jour Mois AAAA*.

Le président, Le Maire,

ANNEXE I I I

TRANSPORTS PUBLICS D'ÎLE-DE-FRANCE

Charte du système télébillettique Navigo

/-/-/

PREAMBULE

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

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

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, le STIF est garant de la sécurité et de l'interopérabilité de ce système tant vis à vis des éléments internes au système Navigo, que vis à vis d'éléments externes (gestion d'interfaces avec d'autres systèmes billettiques non franciliens ou avec des services autres que le transport collectif). Pour cela, en étroite collaboration avec les exploitants des réseaux de transports collectifs franciliens et Adhérents à la présente Charte, le STIF établit les règles communautaires fonctionnelles, techniques et de sécurité pour assurer le bon fonctionnement du système Navigo dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des exploitants.

CHAPITRE I – OBJET DE LA CHARTE

Article 1 – Périmètre et caractéristiques du système Navigo¹

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des produits tarifaires télébillettiques de transports publics franciliens.

Comme tout système d'information, il correspond à un ensemble organisé de ressources (personnel, données, procédures, matériel, logiciel...) permettant d'acquérir, de stocker, de structurer, de superviser, de sécuriser, de transporter, de diffuser et de communiquer les informations billettiques, sous forme de textes ou de données codées, auprès des Adhérents à la présente Charte et des usagers des transports publics franciliens.

Le système Navigo se compose des éléments suivants :

- Les produits Navigo (matériels et logiciels) utilisés par les usagers :
 - tout "support Navigo", correspondant aux différents composants électroniques ou logiciels contenant les droits et titres de transport des usagers (exemple : Pass Navigo) ;
 - tout équipement ayant pour fonction de lire, valider, vendre, contrôler, opérer une action de SAV sur un support Navigo ;
 - tout module de sécurité correspondant aux différents composants électroniques contenant les secrets Navigo, c'est-à-dire les clés de chiffrement de l'application télébillettique francilienne.
- Les différents systèmes informatiques et de télécommunications (matériels et logiciels) mis en œuvre et

¹ Navigo est une marque du STIF

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 conformité 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...);
- détiennent les noms des Adhérents à la présente Charte, et le contrat contenant leur engagement d'adhérer à la Charte;
- détiennent les versions officielles successives de l'ensemble de la documentation communautaire de gestion de la sécurité et de l'interopérabilité du système billettique Navigo et assure leur diffusion aux membres dans le respect des règles de confidentialité établies ;
- rédige les documents communautaires qui sont sous sa responsabilité et approuve l'ensemble des documents communautaires ;
- contrôle ou fait contrôler le respect des règles minimales de sécurité, la bonne application du RCTIF et du RTTIF par les Adhérents (plan de contrôles programmés, contrôles spécifiques en cas d'incidents à portée communautaire) ;
- si nécessaire, se fait assister d'experts ;
- déclenche le « Plan d'Urgence » en cas d'incident à portée communautaire (article 13).

CHAPITRE III – MODALITES DE DEFINITION ET D'APPLICATION DES REGLES D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME NAVIGO

Article 7 – Définition des règles de Sécurité du système Navigo

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

7.1 – Cahier des « Exigences minimales de sécurité »

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

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

Le Cahier des « Exigences minimales de sécurité » du système Navigo est défini et validé par le Comité de sécurité Navigo. Il constitue le document de référence en matière de sécurité.

Une première version du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » a été élaborée par le STIF en collaboration étroite avec RATP, SNCF et OPTILE en 2002. Elle a permis de mettre en œuvre le système Navigo sur la base d'outils et de procédures assurant la bonne gestion de sa sécurité.

Ce Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sera amené à évoluer pour s'adapter aux nouveaux besoins ou aux nouvelles contraintes du système Navigo. Toute évolution est réalisée sous l'égide du Comité de Sécurité Navigo qui peut décider de créer un groupe de travail spécifique composé par les membres du comité de sécurité et dont l'objet vise à préparer le cadre de ces évolutions.

Ce document est diffusé par le STIF aux membres du comité de sécurité, et transmis, au moins pour partie, par ceux-ci, sous leur responsabilité, aux personnes ayant à en connaître et qu'ils ont chacun autorisées à participer à la mise en œuvre du système télébillettique Navigo.

Il en va de même de chaque nouvelle évolution ultérieure.

7.2 – Application des règles de sécurité du système Navigo

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

Les « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » constituent une description des règles et des procédures internes de mise en œuvre du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » par chaque Adhérent à la présente Charte. Elles sont établies en tenant compte du périmètre d'activité de l'Adhérent.

Toute évolution des « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » relève de la responsabilité de chaque Adhérent.

Chaque Adhérent remet au STIF, à titre confidentiel, ses propres « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo », et celles des personnes qu'il a autorisées à participer de quelque manière que ce soit à la mise en œuvre du Système Navigo. Certains documents, en raison du niveau élevé de confidentialité ne peuvent être remis au STIF, ils seront consultables lors des

contrôles prévus dans la présent Charte. Toutefois chaque Adhérent indiquera dans ses « Spécifications opérationnelles de sécurité du système Navigo » la liste de l'ensemble des documents non remis.

Il en va de même de chaque nouvelle version.

7.3 - Délai d'entrée en vigueur des décisions

Les décisions prises par le Comité de Sécurité en matière d'évolution du Cahier des « Exigences minimales de sécurité » sont applicables dans un délai fixé par le Comité de Sécurité à partir des plannings de déploiement proposés par les membres du Comité incluant la rédaction des évolutions des « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo ».

Pendant le délai précité accordé aux Adhérents, les « Spécifications opérationnelles de Sécurité du système Navigo » antérieures restent en vigueur.

Article 8 – Définition des règles d'interopérabilité du système Navigo

Le système Navigo est un système interopérable, ouvert et évolutif.

8.1 - Périmètre de l'interopérabilité Navigo

L'interopérabilité Navigo s'articule autour :

- Du Référentiel Commun Télébillettique Île-de-France (Le RCTIF) :

Ce référentiel est constitué par les spécifications techniques d'interopérabilité des équipements Navigo et des supports. Elles ne portent que sur les spécifications techniques du dialogue équipement – support. Elles se limitent aux

exigences techniques d'échanges sécurisés de données entre le support sans contact et l'équipement de lecture. Elles ne concernent donc pas le fonctionnement intrinsèque de l'équipement.

- Du Référentiel Traitement Titres d'Île-de-France (Le RTTIF) :
Le RTTIF décrit les règles communes de traitements des données Navigo et notamment :
 - le codage des contrats, des profils sur les supports ;
 - le traitement des supports lors des opérations de validation et de vente ;
 - le format des listes de données échangées entre les différents systèmes ;
 - les spécifications techniques des supports répondant aux exigences fonctionnelles définies par le STIF.

8.2 - Produits télébillettiques concernés par le RCTIF

Les produits Navigo sont dans leur ensemble concernés par le RCTIF.

La conformité au RCTIF des produits, proposés par les industriels aux Adhérents, est contrôlée par des Organismes de contrôle indépendants avant leur mise en service, dans les conditions définies aux articles 11 et 12 et selon les principes suivants :

- en cas de contrat de mise au point d'un produit avant fabrication pour le compte d'un Adhérent, le contrôle de conformité au RCTIF s'effectue dès la mise au point du produit et avant sa fabrication en série voire, au plus tard, avant sa première mise en service ;
- en cas d'achat de produits existants (mis préalablement sur le marché), toute commande d'un Adhérent ne concerne que des produits conformes RCTIF.

Le choix des produits ou leur mise en service est du seul ressort de l'Adhérent. De plus, chaque Adhérent peut définir des fonctionnalités supplémentaires spécifiques, ou accepter des

fonctionnalités supplémentaires proposées par les fournisseurs, sous réserve que ne soient altérées ni les fonctionnalités d'interopérabilité du RCTIF ni la sécurité du système 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 :

- 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.

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 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,

Article 4 - 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.

Article 17 - Protection des données à caractère personnel

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

Article 18 – Marque RCTIF

18.1 – Propriété de la marque

Le STIF est titulaire et propriétaire des marques :

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

18.2 - Utilisation de la marque par les Adhérents

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

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

Article 19 - Propriété et utilisation des documents de sécurité et d'interopérabilité.

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

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

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

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

d'interopérabilité et prend les mesures adéquates pour s'assurer de la transmissibilité des informations auprès du titulaire du droit ou du savoir-faire propriétaire.

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

Article 20 - Sanctions

Le STIF peut faire cesser, avec effet immédiat, l'exploitation de tout produit ou système à l'origine d'un incident bloquant conformément aux articles 14 et 15.

En cas de désaccord entre le STIF et l'un des Adhérents, il sera fait application des dispositions, relatives au règlement amiable des conflits, prévues dans les contrats relatifs aux modalités d'exploitation des services de transport conclus entre le STIF et les Adhérents.

Délibération n°2012/388
Séance du 13 décembre 2012

DELEGATION DE COMPETENCE
AU SYNDICAT DE TRANSPORTS INTERCOMMUNAL DE
GRETZ ARMAINVILLIERS-OZOIR LA FERRIERE
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL

SERVICE REGULIER LOCAL

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2007/0710 du 10 octobre 2007 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 21 novembre 2007 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1er juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Comité Syndical du STIGO du 21 septembre 2012 ;
- VU** le rapport n °2012/388 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 07 décembre 2012 ;

CONSIDERANT que la Commune d'Ozoir la Ferrière avait précédemment reçu du STIF délégation de compétence pour le même service, prenant fin le 26 février 2013 ;

CONSIDERANT que la commune d'Ozoir la Ferrière a adhéré le 26 août 2009 au Syndicat de transports intercommunal de Gretz Armainvilliers - Ozoir la Ferrière (STIGO), que celui-ci sollicite désormais la compétence transport et le renouvellement de la délégation ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le STIGO reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, telle que décrite ci-dessous :

- La ligne dessert en boucle les quartiers de la ville d'Ozoir la Ferrière (commerce local, équipements culturels et sportifs). L'offre est de 8 rotations par jour principalement aux heures creuses le matin et aux heures de pointe l'après-midi et le soir, du lundi au samedi soir toute l'année en dehors des jours fériés.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-388-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

ARTICLE 2 : Les voyageurs sont admis gratuitement sur ce service.

ARTICLE 3 : La convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France au Syndicat de transports Intercommunal de Gretz Armainvilliers - Ozoir-la-Ferrière (STIGO) pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, telle que définie à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 4 : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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



Jean-Paul HUCHON

Convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2012/388 du 13 décembre 2012, ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

- Le Syndicat de transports Intercommunal de Gretz Armainvilliers - Ozoir la Ferrière (STIGO) ayant son siège 45, avenue du Général de Gaulle 77834 OZOIR LA FERRIERE, et représenté par son président Monsieur Jean-François ONETO, en vertu de la délibération n°6 du 21 septembre 2012, ci-après désigné « l'autorité organisatrice de proximité » ou « l'AOP »,

D'AUTRE PART

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée notamment par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2007/0710 du 10 octobre 2007 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 21 novembre 2007 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du comité Syndical du STIGO n°6 du 21 septembre 2012 ;

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée dans le code des transports.

Dans ce cadre les parties à la présente convention entendent organiser la délégation de compétence permise entre le STIF et l'Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) par l'article L.1241-3 du code des transports et par le décret du 10 juin 2005.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, le STIF peut organiser des services réguliers locaux.

Conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, le STIF peut, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité, dans le cadre d'une convention.

Dans la continuité de la délégation de compétence précédente du 21 novembre 2007, qui prendra fin le 26 février 2013, 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 services réguliers locaux 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 13, le STIF reprend la responsabilité de l'ensemble des compétences déléguées.

Article 2 - Durée

La présente convention est conclue pour une durée de 5 ans à compter de sa date de notification, par lettre recommandée avec accusé de réception par le STIF à l'AOP, sans préjudice des dispositions du dernier paragraphe de l'article 5.4 (caducité) et des dispositions de l'article 13 (résiliation).

Article 3 - Principes généraux

Article 3.1 - Principe d'exclusivité de l'AOP

Dans les limites fixées à la présente convention et, sauf dispositions législatives et réglementaires contraires, les compétences déléguées sont, pendant la durée de la présente convention, exclusivement exercées par l'AOP.

Article 3.2 - Principe de coopération et de transparence

Les parties mettent tout en œuvre pour assurer une coopération et une transparence permanente dans l'exécution de la présente convention.

L'AOP informe régulièrement le STIF des conditions d'exercice des compétences déléguées et le cas échéant des problèmes rencontrés à cette occasion. Elle produit chaque année avant le 1^{er} avril au STIF un rapport d'exercice des compétences déléguées conformément aux dispositions de l'Article 8.

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(s) ci-dessous :

- Ligne de transports publics de voyageurs « Ozoir-la-Ferrière – Ozoir-la-Ferrière » nommée « OLF1 »

Elle dessert en boucle les quartiers de la ville d'Ozoir-la-Ferrière (habitat, commerce local, équipements culturels et sportifs).

Article 5.2 - Compétences déléguées

L'AOP s'engage à assurer les compétences suivantes qui lui sont déléguées par le STIF :

- La mise en place des services visés à l'article 5.1, dans la continuité de la délégation de compétence précédente, au plus tard le 27 février 2013 inclus (voir annexe 2 à renvoyer au STIF)
- L'exploitation des services, soit directement en régie, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'AOP après mise en concurrence, selon les modalités fixées à l'Article 5.3 et à l'Annexe I.
- Le financement des services, sans le concours du STIF.
- 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 télébilletiques 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 8 et sur l'usage du service (rapport d'exercice des compétences déléguées),
- Définir et mettre en œuvre une politique et des actions de communication et promotion des services délégués qui soit cohérente avec la politique de communication du STIF.

Article 5.3 - Désignation de l'exploitant et mise en service

Pour l'exploitation des services pour lesquels elle a reçu délégation de compétence par la présente convention, l'AOP décide, conformément à l'article 7-II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) (article L.1221-3 du code des transports) :

- soit d'exploiter le (les) service(s) en régie,
- soit de confier par la signature d'une convention à durée déterminée l'exploitation du (des) service(s) à une entreprise ou une association après une procédure de mise en concurrence.

Dans le second cas, il appartient à l'AOP de mettre en œuvre dans sa globalité, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sous sa responsabilité, la procédure de passation de la convention d'exploitation. Dans ce cadre, elle s'engage à rechercher le meilleur rapport qualité/coût.

La convention passée entre l'AOP et le transporteur doit être transmise au STIF pour information dans le mois suivant la notification au transporteur. Sa durée ne peut excéder le terme de la présente convention.

Afin que le STIF puisse tenir à jour le plan régional des transports conformément à l'article 4 de la présente convention, l'AOP s'engage à transmettre au STIF :

- En cas de régie :
 - la délibération mettant en place ladite régie,
 - l'inscription au registre des transports de la régie.
- En cas de convention avec un tiers :
 - La délibération approuvant le choix de l'exploitant ainsi que les modalités d'exploitation du (des) service(s) et autorisant l'AOP à signer ladite convention,
 - La convention exécutoire signée des parties accompagnée de l'acte constatant son entrée en vigueur.
- En cas de régie et de convention avec un tiers :
 - L'acte justifiant la date de mise en service du(service(s) (voir en annexe 2),
 - Tous les autres actes que l'AOP estimera utile de devoir transmettre au STIF ou que le STIF demandera expressément à l'AOP.

Article 5.4 - Retard dans la mise en service

Dans l'hypothèse où l'AOP ne respecterait pas la date de mise en service prévue à l'Article 5.2, elle prévient sans délai le STIF afin que les parties se rapprochent pour envisager :

- Soit un report de la date de mise en service :
 - par échange entre les parties de lettres recommandées avec accusé de réception, concrétisant leur accord sur ce report, lorsque le report de la mise en service est inférieur à 6 mois, à condition que le service demeure inchangé et que le report de la mise en service ne remette pas en cause l'échéance de la présente convention de délégation,
 - par la conclusion d'un avenant à la présente convention dans les autres cas,
- Soit la résiliation de la présente convention dans le cadre des dispositions de l'Article 13.2 ; dans cette hypothèse les parties ne sont pas tenues de respecter le préavis de 8 mois.

En toute hypothèse, si le service n'est toujours pas mis en service au plus tard 18 mois après la date prévisionnelle initiale, la convention sera réputée caduque sauf accord express des parties.

Titre II - TARIFICATION ET FINANCEMENT DU SERVICE

Article 6 - Tarification applicable

La tarification applicable aux services visés à l'Article 5.1 est la gratuité.

Toute modification des règles tarifaires devra faire l'objet d'un avenant, sous réserve du respect des conditions techniques nécessaires à leur application.

Article 7 - Financement par l'AOP

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.

Titre III - INFORMATION ET CONTROLE

Article 8 - 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 : données statistiques sur la fréquentation, nombre moyen, médian, maximum et minimum de voyageurs par course,
- Niveau d'offre réalisé, nombre de courses non réalisées,
- Evolution de l'offre de transport en nombre de services, kilomètres commerciaux parcourus, nombre de véhicules et de conducteurs en équivalent temps plein,
- Compte(s) financier(s) de l'exécution des services confiés au(x) transporteur(s) comportant en produits, les contributions de l'AOP, les autres contributions publiques (RIF, STIF, CG, autre collectivité...), les autres produits d'exploitation, financiers ou exceptionnels ; en charges, les charges d'exploitation des services, et plus généralement, tout autre produit ou charge rattachable à l'exécution du service,
- Conditions d'exercice des compétences déléguées et difficultés éventuelles rencontrées dans l'exercice de ces compétences.

Le rapport d'exercice des compétences déléguées est présenté avant le 1^{er} avril de chaque année aux services du STIF, conformément à l'article 3.2 de la présente convention. Seront annexés à ce document le ou les rapports d'activité élaborés par le ou les exploitants.

Article 9 - 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 10 - Evaluation de la délégation de compétence

Une évaluation de la délégation de compétence sera, le cas échéant, effectuée à mi-parcours de la convention.

Titre IV - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 11 - 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 12 - Modification des services faisant l'objet de la délégation

Toute modification de la présente convention et de ses annexes se fait par avenant, sauf dans les cas suivants pour lesquels les parties conviennent que les modifications peuvent intervenir par échange de lettre recommandée avec accusé de réception :

- changement de fréquence,
- implantation d'un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt,
- modification de l'amplitude, des horaires.

Dans le cas de la modification du périmètre de délégation, un avenant est nécessaire.

Dans tous les cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets et éventuellement, en tenir compte par voie d'avenant.

Article 13 - Résiliation

Article 13.1 - 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 13.2 - 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 14 - 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 15 - 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 d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour le STIGO

La Directrice Générale

Le Président

ANNEXE I

CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AU SERVICE REGULIER LOCAL « OLF1 »

1. ELEMENTS DE CONTEXTE :

Devant le succès de cette ligne, OLF1 est reconduit avec les mêmes objectifs :

- Améliorer le cadre de vie
- Réduire les nuisances en diminuant les émissions polluantes, bruits et rejets de gaz toxiques
- Organiser un service de navette qui comble le faible nombre de bus en journée
- Poursuivre une dynamique de quartiers en les reliant entre eux
- Offrir l'accessibilité de ces déplacements aux personnes à mobilité réduite.

2. ORGANISATION DU TRANSPORT

2.1. Conditions générales d'exploitation

2.1.1. Zone géographique desservie

La ligne dessert en boucle les quartiers de la ville d'Ozoir-la-Ferrière (habitat, commerce local, équipements culturels et sportifs).

2.1.2. Ayants droit

La ligne est ouverte à tous les voyageurs.

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

- La longueur de la ligne est de 9,65 Km
- Elle dessert 26 points d'arrêts (voir document ci-dessous).
- Ligne de transports publics de voyageurs OLF1



ARRÊTS	DU MARDI AU SAMEDI			DU LUNDI AU SAMEDI				
GARE	10:00	10:40	11:20	16:10	16:45	17:40	18:20	19:05
BEAUDELET	10:02	10:42	11:22	16:12	16:47	17:42	18:22	19:07
ANOUILH	10:03	10:43	11:23	16:13	16:48	17:43	18:23	19:08
INTERMARCHÉ	10:05	10:45	11:25	16:15	16:50	17:45	18:25	19:10
LE HARAS - CAMPUS	10:06	10:46	11:26	16:16	16:51	17:46	18:26	19:11
BELLE CROIX	10:07	10:47	11:27	16:17	16:52	17:47	18:27	19:12
ARMAINVILLIERS	10:08	10:48	11:28	16:18	16:53	17:48	18:28	19:13
RÉSIDENCE LES PINS	10:09	10:49	11:29	16:19	16:54	17:49	18:29	19:14
STADE DES 3 SAPINS	10:10	10:50	11:30	16:20	16:55	17:50	18:30	19:15
FRANÇOIS COUPERIN	10:11	10:51	11:31	16:21	16:56	17:51	18:31	19:16
BÉATRICE	10:13	10:53	11:33	16:23	16:58	17:53	18:33	19:18
SOURCE	10:14	10:54	11:34	16:24	16:59	17:54	18:34	19:19
CHEVRY	10:15	10:55	11:35	16:25	17:00	17:55	18:35	19:20
EGLISE	10:16	10:56	11:36	16:26	17:01	17:56	18:36	19:21
CHÂTEAU DE LA DOUTRE	10:17	10:57	11:37	16:27	17:02	17:57	18:37	19:22
COLLÈGE MARIE LAURENCIN	10:19	10:59	11:39	16:29	17:04	17:59	18:39	19:24
POIRIER	10:20	11:00	11:40	16:30	17:05	18:00	18:40	19:25
JEAN JAURÈS	10:21	11:01	11:41	16:31	17:06	18:01	18:41	19:26
ARISTIDE BRIAND	10:23	11:03	11:43	16:33	17:08	18:03	18:43	19:28
GRUET	10:24	11:04	11:44	16:34	17:09	18:04	18:44	19:29
POSTE	10:25	11:05	11:45	16:35	17:10	18:05	18:45	19:30
ROND-POINT DES MARGOTINS	10:27	11:07	11:47	16:37	17:12	18:07	18:47	19:32
HLM	10:28	11:08	11:48	16:38	17:13	18:08	18:48	19:33
MARCEAU	10:29	11:09	11:49	16:39	17:14	18:09	18:49	19:34
PÉRI	10:30	11:10	11:50	16:40	17:15	18:10	18:50	19:35
POIRIER ROUGE	10:31	11:11	11:51	16:41	17:16	18:11	18:51	19:36
GARE	10:32	11:12	11:52	16:42	17:17	18:12	18:52	19:37

2.1.4. Niveau d'offre

- L'offre est de 8 rotations par jour, principalement aux heures creuses le matin et aux heures de pointe l'après-midi et le soir, du lundi midi au samedi soir toute l'année en dehors des jours fériés (303 jours /an).
- L'amplitude du service est de 16h10 à 19h30 le lundi et de 10h à 11h30 puis 16h10 à 19h30 du mardi au samedi.
- La fréquence est de 40 à 50 minutes aux heures de fonctionnement.
- 22 500 kilomètres commerciaux annuels prévisionnels.

2.1.5. Matériel roulant

- Le véhicule est de petit gabarit, de 20 places maximum dont 10 places assises : cette taille permet une circulation fluide et trouve sa raison d'être dans le centre ville.
- Il s'agit d'un véhicule électrique, avec une autonomie de 110 Kms journaliers avec échange du pack batteries à mi-parcours.
- Il est équipé d'un accès PMR pour les personnes à mobilité réduite avec une place adaptée afin d'améliorer le confort.
- Le véhicule est habillé aux couleurs de la ville d'Ozoir-la-Ferrière.
- En cas d'indisponibilité, le véhicule de remplacement est mis à disposition par le transporteur

2.2. Qualité de service

2.2.1. Information voyageurs

- Le transporteur édite et met à disposition des voyageurs, dans le véhicule et les lieux publics, des fiches horaires mis au point et en accord avec le STIGO.

- Le transporteur assure l'affichage du plan de réseau dans chaque abri voyageurs, sur les supports mis à sa disposition dans le cadre de la convention d'installation et maintenance des dits abris.
- Le transporteur assure l'affichage des horaires de la ligne sur chaque poteau d'arrêt ainsi que l'identité de l'arrêt.
- Le transporteur indique à bord du véhicule les coordonnées de l'entreprise, affiche clairement son lien avec le STIGO.

2.2.2. Contrôle du service

Article sans objet car les voyageurs sont admis gratuitement à bord des bus.

2.2.3. Continuité du service et exigences de qualité

- Le personnel de conduite sera formé à la conduite et aux exigences de sécurité. Toute absence ou défaillance des conducteurs et/ou du matériel sera palliée, dans le respect du code du travail et de la disponibilité du véhicule de réserve.
- L'exploitant devra assurer la continuité du service, sauf cas de force majeure :
 - o Fournir les biens nécessaires à l'exploitation
 - o Assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort, de propreté et de rapidité,
 - o Entretien le matériel roulant de telle sorte que celui-ci soit constamment en parfait état de fonctionnement, de propreté et de confort.
 - o Pour s'assurer des exigences de qualité, le prestataire pourra proposer tout moyen pour mesurer la qualité de service ressenti par le voyageur, au moyen par exemple d'enquête clientèle et d'enquête satisfaction. Les résultats de ces enquêtes seront communiqués par le prestataire à la commune.
 - o Les agents du prestataire en contact avec les voyageurs devront avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.
 - o Pour s'assurer de la bonne exécution du service, la commune pourra procéder à des contrôles portant sur :
 - ✓ L'état d'entretien du matériel roulant,
 - ✓ L'état de propreté du matériel roulant,
 - ✓ L'état et l'actualisation de l'information voyageur,
 - ✓ L'attitude du personnel du prestataire vis-à-vis de la clientèle
 - ✓ La continuité du service en cas de défaillance du véhicule,
 - ✓ La régularité de l'exploitation
- Les éventuels manquements aux exigences de qualité décelés lors des procédures de contrôle énoncées ci-dessus peuvent donner lieu à des pénalités financières, telles que décrites dans l'annexe 6 de la convention STIF et les contrats de type I STIF/Entreprises privées, à savoir :

Trois niveaux sont prévus en fonction de la gravité de la situation :

1. Pénalités financières dues à des manquements relatifs à la qualité de service qui sont constatés par les services de la DDE à la demande du STIF.
2. Dénonciation de la convention pour une ligne ou pour un réseau en cas de fautes graves.
3. Retrait de l'autorisation administrative

Les pénalités pour défaut de qualité de service

Fiabilité du service : respect des horaires /Itinéraires/Points d'arrêts

Sauf cas de force majeure, l'entreprise a obligation d'effectuer tous les services prévus par l'autorisation administrative. Elle doit respecter les points d'arrêts et les horaires. Aucune avance ne sera tolérée et aucun retard supérieur à 10 minutes du fait de l'exploitant, sauf cas de force majeure, grève ou intempéries : (les problèmes de circulation ne peuvent être pris en compte dans les calculs de retard).

Information des voyageurs : équipements des véhicules/point d'arrêt

Le prestataire a l'obligation de mettre en place ou de fournir dans les véhicules, les points d'arrêts des informations dues aux voyageurs, sauf vandalisme.

En cas de vandalisme, un délai de deux jours ouvrables sera accordé à l'entreprise avant de constater l'infraction ou de huit jours en cas de nécessité de remplacer le matériel. Les engagements concernent aussi l'information en situation perturbée en cas de changements d'horaires ou d'itinéraire.

Véhicule : type/âge/état

L'entreprise doit disposer à tout moment de matériel roulant permettant d'assurer normalement les services objet de la convention. Le matériel est tenu en bon état de propreté et d'entretien.

Les pénalités seront fixées précisément dans le cadre de la convention qui sera conclue à l'appui de ce cahier des charges avec l'exploitant.

Conditions de mise en place d'un service de substitution.

Le prestataire est tenu d'assurer la continuité du service public. En cas de défaillance de matériel, un véhicule de réserve doit pouvoir pallier à la défaillance.

Cas de force majeure

Les cas de force majeure de même que les problèmes d'exploitation imputables à des conflits sociaux, ou à des travaux entraînant des difficultés d'exploitation, les conditions météorologiques difficiles, ne peuvent donner lieu à aucune pénalité.

3. ECONOMIE GLOBALE DU SERVICE

3.1. Estimation du trafic

- La fréquentation potentielle mensuelle est estimée à 3 000 voyages

3.2. Tarification

- Sans objet : gratuité

4. MODALITES D'EXPLOITATION PAR UN TIERS

- La collectivité établira avec l'entreprise à qui elle confiera l'exploitation des navettes une convention gré à gré.
- La convention qui sera passée entre la commune et l'exploitation sera établie pour une période maximale de 5 ans.
- La collectivité prendra à sa charge les surcoûts liés au renforcement éventuel des lignes ou changement de matériel.
- Les modalités de paiement par la collectivité seront conformes aux règles de la comptabilité publique.

ANNEXE II

ATTESTATION DE DATE DE MISE EN PLACE EFFECTIVE DU SERVICE (MODELE A RENVoyer APRES MISE EN PLACE DU SERVICE)

ATTESTATION

Je soussigné, *Président/Maire de l'AOP (désignation de l'AOP)*, atteste que *le service régulier local (OLFI)* a bien été mis en place au *Jour Mois AAAA (date de mise en place effective du service)*, suite à une *procédure de mise en concurrence/mise en place d'une régie*.

Le marché a été attribué à *XXXXXXXXX (désignation et adresse de l'exploitant)*.

En foi de quoi, je délivre la présente attestation pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à *XXXXXXXX*, le *Jour Mois AAAA*.

Le président, Le Maire,

Délibération n° 2012/389
Séance du 13 décembre 2012

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCE
A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MANTES EN YVELINES
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

Service de transport à la demande CAMY en Yvelines

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

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-3, L.1241-5, L.1241-6 et L.3111-14 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines n°2011-75 du 17/05/2011 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2011/0483 du 1^{er} juin 2011 sur l'organisation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2011/0497 du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil de la Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines n°2011-98 du 28 juin 2011 ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transports à la demande du 2 novembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2012/389 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 7 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Est approuvée la modification de la convention de délégation de compétence conclue entre le STIF et la Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines le 2 novembre 2011 pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande nommé

Elle consiste en la desserte de 13 communes nouvellement adhérentes à la Communauté d'agglomération, et en la création de points d'arrêts sur ces communes (Boinville en Mantois, Epône, Favrieux, Flacourt, Goussonville, Jouy Mauvoisin, Jumeauville, la Falaise, Le tertre Saint Denis, Mézières sur Seine, Perdreauville, Soindres, Vert).

*Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-389-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

ARTICLE 2 : La tarification applicable au service de transport à la demande demeure la tarification spécifique au voyage.

La valeur du billet au voyage vendu à l'unité est égale à celle du ticket t+ vendu à l'unité.

ARTICLE 3 : L'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France à la Communauté d'Agglomération de Mantes en Yvelines pour l'organisation et la mise en place d'un service de transport à la demande, tel que défini à l'article 1^{er} de la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 4 : La participation du STIF au financement de ce service de transport à la demande est de 13 278€ TTC (valeur 2012) en année pleine. Elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée à l'article 8 de la convention de délégation de compétence.

ARTICLE 5 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°1 à la convention visé à l'article 3 de la présente délibération.

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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



Jean-Paul HUCHON

**AVENANT n° 1 à la convention
de délégation de compétence
en matière de transport à la demande
du 13 décembre 2012**

ENTRE :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 41 avenue de Châteaudun à Paris (9^{ème}) (n° SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa Directrice Générale Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2012/389 du 13 décembre 2012, Ci-après désigné le « STIF » ,

D'UNE PART,

ET

- La Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines (CAMY), ayant son siège rue des Pierrette 78200 MAGNANVILLE, et représentée par son président Monsieur Dominique BRAYE, en vertu de la délibération n° 2011-98 du 28 juin 2011, 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 ;
- VU** la délibération n°2007/0048 du Conseil du STIF du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines n°2011-75 du 17/05/2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0483 du conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant la délégation de compétence à la Communauté d'Agglomération Mantes en Yvelines pour l'organisation d'une desserte de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 concernant l'actualisation du financement des dessertes locales ;
- VU** la délibération de la Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines n°2011- 98 du 28 juin 2011 ;
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transports à la demande du 2 novembre 2011 ;

PREAMBULE

Par délibération du Conseil du 1^{er} juin 2011, le STIF a délégué à la Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines sa compétence pour l'organisation d'une desserte de niveau local, de type service de transport à la demande. La convention conclue datée du 2 novembre 2011 est valable jusqu'au 31 août 2015.

La communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines regroupe 17 communes dont 11 qui bénéficient actuellement du service de transport à la demande. En janvier 2012, 13 nouvelles communes ont rejoint le périmètre de la Communauté d'agglomération. La CAMY souhaite étendre le service à ces nouvelles communes, qui ont une population trop faible pour être desservies par les lignes régulières.

En date du 17 août 2012, le STIF a été saisi par la Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines d'une demande d'avenant à la délégation de compétence, afin de prendre en compte l'adhésion des 13 nouvelles communes, conformément à la délibération du 28 juin 2011 du conseil communautaire soit un total de 24 communes bénéficiant du service de transport à la demande.

Afin de prendre en compte ces éléments, il est proposé au Conseil la conclusion d'un avenant à la convention de délégation de compétence du 2 novembre 2011.

ARTICLE 1^{ER} – MODIFICATION DU SERVICE

L'article 5.1 de la convention de délégation de compétence du 2 novembre 2011 est modifié comme suit :

Article 5.1 - Services faisant l'objet de la délégation de compétence

En vertu de la présente convention, l'AOP est responsable de l'organisation du service de transport à la demande nommé « Tamy en Yvelines ».

Le service de transport à la demande dessert 24 communes du périmètre de la communauté d'agglomération : Arnouville-les-Mantes, Auffreville-Brasseuil, Boinville-en-Mantois, Breuil-Bois-Robert, Drocourt, Favrieux, Epône, Flacourt, Follainville-Dennemont, Goussonville, Guerville, Hargeville, Jouy-Mauvoisin, Jumeauville, La Falaise, Le Têrtre-Saint-Denis, Méricourt, Mézières-sur-Seine, Mousseaux-sur-Seine, Perdreaucourt, Porcheville, Sailly, Soindres, Vert.

Le service permet des déplacements entre ces communes dites « d'origine » et les autres communes de l'agglomération dites de « destination » (Bonnières-sur-Seine, Buchelay, Freneuse, Limay, Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville, Magnanville, Moisson, Epône et Mézières-sur-Seine).

ARTICLE 2 – MODIFICATION DE LA PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU SERVICE

L'article 8 de la convention de délégation de compétence conclue le 1^{er} juin 2011 et datée du 2 novembre 2011 est modifié comme suit :

Article 8 - Participation du STIF au financement du service

Le STIF participe au financement des services qui satisfont les critères définis dans la délibération n°2007/0048 de son Conseil du 14 février 2007 et la délibération n°2011/0497 de son Conseil du 1^{er} juin 2011.

La participation du STIF au financement du service de transports à la demande Tamy en Yvelines est fixée à 13 278€ TTC en année pleine (valeur 2012) pour les 24 communes bénéficiant du service de transport à la demande.

La participation du STIF sera actualisée chaque année à la date anniversaire du démarrage du service comme suit :

$$\begin{aligned} & \text{Valeur en année pleine pour l'année N} \\ & = \\ & \text{Valeur en année pleine pour l'année N-1} \times K_N \\ & \text{avec } K_N = 0,429 S_{N-1}/S_{N-2} + 0,088 C_{N-1}/C_{N-2} + 0,483 \text{IPS}_{N-1}/\text{IPS}_{N-2} \end{aligned}$$

S : Salaires, revenus et charges sociales - Salaires mensuels de base de l'ensemble des salariés (indices trimestriels) - Activités économiques - Transports et entreposage (www.indices.insee.fr; identifiant : 1567433)

C : indice mensuel Gazole (www.indices.insee.fr ; identifiant : 0641310)

IPS : indice des prix des services (www.indices.insee.fr ; identifiant : 641257)

Pour chaque indice I, In est la moyenne arithmétique de janvier N-1 à décembre N-1. »

ARTICLE 3 – MODIFICATION DES ANNEXES

L'annexe au présent avenant, relative aux caractéristiques détaillées de l'extension du réseau de transport à la demande, vient compléter l'annexe I à la convention de délégation de compétence conclue avec le STIF le 1^{er} juin 2011 et signée le 2 novembre 2011.

ARTICLE 4 – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses de la convention du 2 novembre 2011, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 31 août 2015.

ARTICLE 5 – APPLICATION DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à _____

Le _____

En double exemplaire,

Pour le STIF

Pour l'AOP

La Directrice Générale

Le Président

Sophie MOUGARD

Délibération n° 2012/390
Séance du 13 décembre 2012

**DEPLOIEMENT DE SYSTEME D'INFORMATION VOYAGEURS EMBARQUÉ
COMMUNICANT DANS LES RAMES Z2N CONFORT VS ET Z20900
(LIGNES C, D, R, U ET P)**

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

- VU** le code des transports (partie législative), notamment ses articles L.1241-1 et suivants et L.2142-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** La délibération n°2011/0765 portant adoption du mandat de négociation du contrat SNCF, notamment ses quatre axes prioritaires visant à :
- placer le voyageur au cœur du dispositif d'incitation à la régulation et à la qualité du service,
 - instaurer une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens,
 - mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports,
 - préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui composent son Conseil d'Administration ;
- VU** le rapport n° 2012/390 et 2012/391 ;
- VU** les avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 03 décembre 2012 et de la Commission de la qualité de service du 06 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

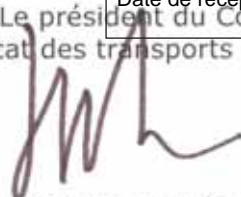
DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'octroi de la subvention référencée au PQI SNCF 2012-2015 par l'identifiant 255, consistant au déploiement de systèmes d'information voyageurs embarqués communicant dans les rames Z2N Confort VS et Z20900 ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et ses annexes avec la SNCF ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise en jour du plan régional de transport.

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



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-390-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012



CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

<p>Système d'Information Voyageurs communicant Rames Z2N Confort VS et Z20900</p>
--

Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 255

Opération référencée : [code opération]
sur AP 2012

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n° 2012/[] du Conseil du STIF en date du 13 décembre 2012 (article 2), dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

La SNCF, Société Nationale des Chemins de fer Français, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Bénédicte TILLOY, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry paris 13^{ème}.

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

d'autre part,

VISAS

Vu le code des transports (partie législative),

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP,

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

Vu la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

Vu la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

Vu la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

Vu la délibération n°2012/[] en date du 13 décembre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le programme objet de la présente convention

PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

En application de ce Schéma Directeur, le présent programme consiste à équiper les rames Z2N confort VS pérennes d'un système de communication sol - bord permettant la diffusion d'annonces sonores et/ou textuelles émanant des Centres Opérations Transilien (COT) à bord des trains et ainsi, en situation perturbée, informer les clients sur les perturbations de leur ligne mais également sur celles des lignes en correspondance.

Le SIVE autonome déjà existant, visuel et sonore, des Z2N Confort VS sera ainsi enrichi d'une fonctionnalité de communication sol-bord, transitant par la centrale de communication (CCEU), à partir du second semestre 2013 dans le but d'améliorer l'information de la clientèle en situation perturbée.

Parallèlement, les 54 rames Z20900, resteraient les seules rames sur la ligne C à ne pas être équipées de SIVE, alors que toutes les autres rames le seront d'ici fin 2016.

Transilien propose de récupérer les équipements SIVE déposés des 70 rames de la ligne D, rééquipées du SIVE sonore-visuel complet lors de leur rénovation Confort VS, du SIVE sonore communicant Infodio, en attendant leur rénovation et équipement complet à partir de 2017.

Par ailleurs, le SIVE communicant n'altère pas la conformité STI PMR du SIVE existant. Au contraire, il l'améliore en permettant de compléter par des messages conjoncturels, la « suppression ou la correction des informations fausses ou trompeuses » conformément au §4.2.2.8.3 de la STI PMR.

Ce projet s'inscrit donc pleinement dans l'objectif d'amélioration de l'information des voyageurs prévu dans la convention STIF-SNCF 2012-2015 et est inscrit au PQI sous le numéro de ligne d'investissement 255. Ces équipements permettent notamment de répondre aux prescriptions du SDIV relatives à la diffusion visuelle et sonore de l'information circonstancielle à bord des trains.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 6 décembre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 13 décembre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant à bord des rames Z2N Confort VS et Z20900.

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 entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames Z2N Confort VS et Z20900 inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« DEPLOIEMENT DU SYSTEME D'INFORMATION VOYAGEURS COMMUNICANT DES RAMES Z2N CONFORT VS ET Z20900 »

ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames Z2N Confort VS et Z20900, objet de la présente convention.

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 du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames Z2N Confort VS et Z20900, 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 au dit 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 il 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 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION

3.1. OBJECTIFS

Le programme objet de la présente convention consiste à déployer les équipements nécessaires à rendre communicant le Système d'Information Voyageurs Embarqué (SIVE) des rames Z2N (automotrices électriques à 2 niveaux) desservant l'Île-de-France.

3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION

Le programme objet de la présente convention s'applique à toutes les Z2N, à savoir :

- les 304 rames Z5600, Z8800 et Z20500 des lignes C, D, R, U et P principalement,
- les 6 rames Z92050 Nord-Pas-De-Calais dont la reprise par Transilien est à l'étude (sous réserve que ces 6 rames Z92050 soient équipées du SIVE VS comme les autres Z2N, dans le cadre d'un autre projet conventionné),
- les 54 rames Z20900 de la ligne C.

Les fonctionnalités et la consistance du programme figurent en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des coûts figure en annexe 2 de la présente convention.

3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames Z2N Confort VS et Z20900 s'inscrit sur la période 2012-2017.

La SNCF s'engage à livrer le programme en 2017.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames Z2N Confort VS et Z20900 sont évaluées à 1 994 000,00 € exprimés en euros courants hors taxe.

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

ARTICLE 5 – ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames Z2N Confort VS et Z20900.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

ARTICLE 6 – FINANCEMENT DU PROGRAMME

6.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME

Le plan de financement du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames Z2N Confort VS et Z20900 est le suivant :

DEMANDE DE SUBVENTION	TOTAL
Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2012	1 914
Dépenses prévisionnelles K€ courants	1 994

6.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME

Une subvention non révisable et non applicable d'un montant maximal de 1 994 000,00 € HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire. Ce montant recouvre :

- les dépenses acquittées pour la réalisation du Programme ;
- des frais forfaitaires de maîtrise d'ouvrage de 3% à appliquer sur le montant des dépenses acquittées.

Le Bénéficiaire fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 du BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames Z2N Confort VS et Z20900.

La SNCF fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011 :

- Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.
- Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou 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, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

ARTICLE 8 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION 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 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée 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.

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.

ARTICLE 9 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

9.1. DEMANDES DE VERSEMENT

Sans préjudice des dispositions des articles 7 et 8 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
 - ° la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de rames ; nombre de gares ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
 - ° la transmission d'un état des dépenses comptabilisées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses comptabilisées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
 - le numéro de facture,
 - l'objet de la facture,
 - le montant HT.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
 - ° la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, 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 (nombre de rames ; nombre de gares ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
 - ° la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
 - le numéro de facture ;
 - l'objet de la facture ;
 - le montant HT ;

- La date de paiement.
- ° la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
 - Les montants coûts encourus justifiés ;
 - Les écarts éventuels avec les prévisions du POI 2012-2015.
- ° 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 10.2.

9.2. MODALITES DE PAIEMENT

Sous réserve des conditions de l'article 9.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds 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
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6238 595

9.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE

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 sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 6.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 9.1 relative au règlement du solde.

- Cas n°2 : le STIF doit verser un solde à la SNCF.
- Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est inférieur au montant définitif du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 9.1 relative au règlement du solde.

9.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 10, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 7 et 8.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fonds de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

9.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, les écarts font l'objet d'une analyse globale et synthétique qui permet de décrire les principaux postes de dépassements ou d'économies de coûts. Cette analyse distingue notamment les postes suivants :

- évolution des fonctionnalités des projets
- contraintes techniques lourdes, exceptionnelles et non prévisibles qui ne peuvent être couvertes par les provisions courantes pour risques, aléas courants et petits postes non valorisables.
- contraintes réglementaires mises à jours en cours d'études.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

9.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 6.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son coût objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, la SNCF informe le Comité de programme des conséquences possibles sur les projets restants à réaliser. La SNCF et le STIF examinent dans ce cas les différents scénarios dans lesquels l'achèvement de la mise en œuvre du programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

ARTICLE 10 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME

10.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2), les parties conviennent d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

Le comité de programme « information voyageurs » aura pour objet :

- de définir plus précisément le contenu des programmes du PQI et leur déploiement sur les réseaux,
- d'orienter et de suivre la réalisation des projets du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- de mettre en place un suivi physique de la réalisation du programme, en actualisant notamment le tableau de bord des calendriers prévisionnels des sous programmes,
- de mettre en place un suivi financier de la réalisation des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. Il peut associer les prestataires extérieurs missionnés par une ou plusieurs des parties pour effectuer les études ou coordonner la réalisation et le suivi du programme.

Les ordres du jour des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler la tenue d'un comité de programme ou l'examen de dossiers à ces comités si les éléments de présentation attendus sont incomplets ou sont reçus trop tardivement.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements font l'objet d'analyses synthétiques argumentées et d'éléments d'évaluation sur les impacts significatifs potentiels (réglementaires, techniques, financiers, calendaires...). Ces éléments sont présentés par la SNCF.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

10.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames Z2N Confort VS et Z20900, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- 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,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

10.3. EVALUATION DU PROJET

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;
- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

10.4. 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 (y compris fonds propres).

ARTICLE 11 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé à l'article 3.2, 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 ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle 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, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

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 10.1, 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.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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 12 – 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. Cette disposition prendra fin 10 ans après la date de mise en service ou au plus tard le 31 décembre 2025.

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

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 s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012. Les montants engagés mais non dépensés sur la durée du PQI de la dite convention (2012-2015) peuvent être repris en tant que coups partis à partir de 2016 sur décision du comité de programme information voyageurs.

ARTICLE 14 – DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF

14.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME

La SNCF prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission sur demande du STIF, dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

14.2 DROIT D'AUDIT DU STIF

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention et aux études ayant servi de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à la SNCF la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant la période de validité de la convention.

Si les éléments fournis par la SNCF ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par la SCNF, le STIF se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de modifier le montant de ses versements.

ARTICLE 15 - RESILIATION

En cas de résiliation de la convention, le Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 9.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 11 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, l'hypothèse visée à l'article 12 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention 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 16 - FRAIS ET DISPOSITIONS 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.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Bénédicte TILLOY,	

ANNEXE 1

FONCTIONNALITES ET CONSISTANCE DU PROGRAMME

Fonctionnalités

Rames du programme Confort VS

L'investissement sur les rames ayant été rénovées dans le programme Confort VS porte sur :

- Modification du logiciel embarqué ELNO et THALES pour rendre le système communicant entre les rames et le sol.
 - Transmission ponctuelle des images de vidéo protection sur alarme SAI
 - Envoi des informations télédiagnostic
 - Initialisation du SIVE par le sol
 - Messages conjoncturels sol
 - Rapatriement des journaux de bord SIVE
 - Téléchargement des bases de données SIVE
 - Mode jour/nuit du SIVE
 - Transmission la localisation de l'élément
- Fonctions complémentaires :
 - Logiciel d'exploitation au sol des journaux de bord SIVE
 - Mise à jour des logiciels embarqués
 - Transmission des images de la video sur alarme conducteur
 - Transmission des images de la video sur demande du sol

Les équipements SIVE à bord des rames Z2N

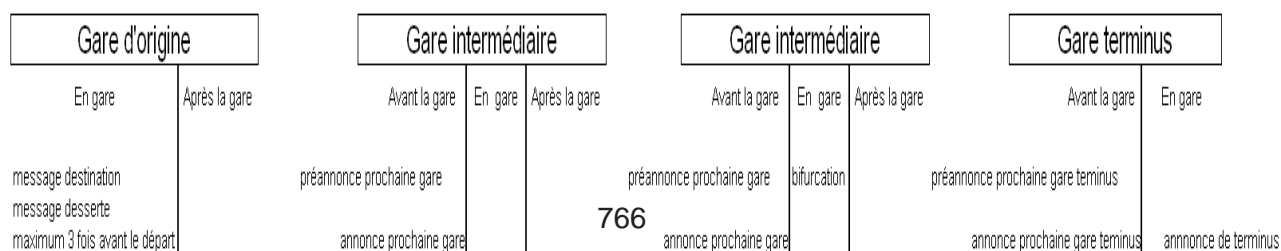
Des afficheurs de type Panneaux d’Affichage Dynamique (PAD) permettent de mettre à disposition des voyageurs l’information visuelle tout au long des rames, depuis les plateformes de montées-descentes jusque dans les salles avec places assises.

Les séquences d’affichage et d’annonces sonores automatisées

Le SIVE permet la diffusion simultanée de l’information visuelle et des annonces sonores par utilisation de la sonorisation embarquée :

- de la destination du train,
- de sa desserte, avec répétitions,
- de la prochaine gare desservie,
- des bifurcations éventuelles au cours du parcours,
- de l’annonce de la gare terminus,
- du terminus du train.

Ces messages visuels et annonces sonores sont programmés de la façon suivante au cours du parcours du train, selon les différentes séquences de départ, desserte des gares intermédiaires et gare terminus :



LES BENEFICES CLIENTS DU SIVE COMMUNICANT

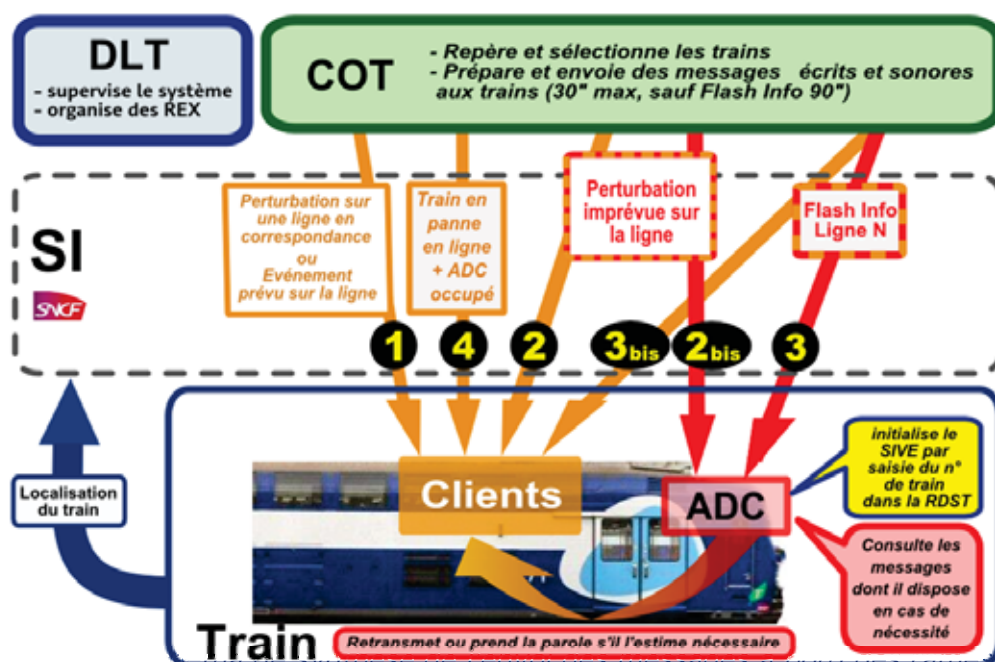
Le principe du SIVE communicant, en complément des fonctionnalités SIVE existantes, consiste à pouvoir transmettre aux voyageurs à bord des trains les messages **visuels et sonores** sur des **perturbations prévues ou inopinées** de circulation :

- **Compléter le dispositif d'information voyageurs** en relayant les annonces actuellement diffusées en temps réel sur les équipements des gares et via les applications mobile des voyageurs
- **Adapter l'information** depuis les COT en fonction des trains, gares et sens de circulation directement ou indirectement concernées
- Permettre aux voyageurs **d'anticiper la suite de leur parcours** en fonction de l'actualisation du déroulement d'une perturbation
- **Limiter les sources de discordances** de l'information
- **Améliorer** la perception client sur l'information en **situation perturbée**.

PRINCIPES DE DIFFUSION DES MESSAGES A BORD

Selon la nature du message à envoyer en temps réel (message circonstanciel, nature de la perturbation, ampleur, caractère impactant potentiellement ou non la sécurité des voyageurs,...), l'envoi d'informations (modalités paramétrables pour adaptation selon REX) à bord du train peut prendre différents circuits :

- soit exclusivement vers la clientèle,
- soit exclusivement vers l'Agent De Conduite (ADC),
- soit vers les deux (clientèle et ADC),
- soit vers l'ADC avec possibilité pour celui-ci de retransmettre l'information reçue.



PILOTAGE DE LA DIFFUSION DE L'INFORMATION A BORD EN TEMPS REEL

Afin de veiller à la cohérence des informations en gare (Infogare, télésonorisation, information des agents,...), la diffusion des messages est assurée par le Gestionnaire de l'Information Voyageurs dans les Centres Opérationnels Transilien.

Cet opérateur a sa disposition l'application Ogive (« Outil de Gestion de l'Information Voyageurs Embarquée ») qui lui permet d'adresser dans les trains équipés :

- des messages pré-enregistrés par « Simone », la voix classique de la SNCF (messages Vigipirate, Loi Evin,...)
- des messages commerciaux spécifiques (« attention, travaux du...au..., bus de substitution entre les gares de...et... »)
- des messages très ponctuels qu'il aura enregistrés en temps réel,
- le cas échéant, le flash Radio de ligne le plus récent, pour les lignes qui en sont ou seront équipées.

OGIVE lui permet également de cibler :

- un train en particulier, par adressage sur le numéro du train,
- un ensemble de train sur un périmètre géographique qu'il aura défini,
- les trains à quai dans une ou plusieurs gares, paramétrables selon le sens de circulation,...

OGIVE : exemple du schéma de la ligne D autour de Villeneuve St Georges : visualisation de la position des trains en temps réel, choix du sens de circulation dans les gares,...



CONSISTANCE DETAILLEE DE L'OPERATION SUR LES Z2N (HORS Z20900)

Dans le cadre du programme de rénovation « Confort VS » décidé en 2009, les 304 rames sont en cours d'équipement d'un SIVE autonome, sonore et textuel. Les messages sonores sont diffusés via la ligne sonorisation du train, et les messages textuels sont diffusés sur des Panneaux d'Affichage Défilants (PAD) installés en plate-forme et dans les salles.

L'implémentation de la fonction communicante dans cet équipement SIVE en cours d'installation est possible par simple mise à jour logicielle, sans nécessiter de dépose des équipements. La mise à jour logicielle sera réalisée par le même fournisseur de l'équipement SIVE autonome en cours d'installation, dans le cadre d'un avenant au marché actuel.

La fonction communicante sera possible du fait de la connexion de l'équipement SIVE avec la Centrale de Communication (CCEU) déjà prévue d'être installée dans les 304 rames Z2N dans le cadre du programme comptage voyageurs.

Un haut-parleur devra par ailleurs être installé en cabine de conduite, afin de permettre au conducteur d'écouter les messages avant validation pour diffusion aux voyageurs (pour les messages devant être validés).

Les travaux à réaliser sont donc les suivants :

Etudes techniques :

- suivi et management de projet
- rédaction de l'Ordre de Modification
- développement logiciel CCEU

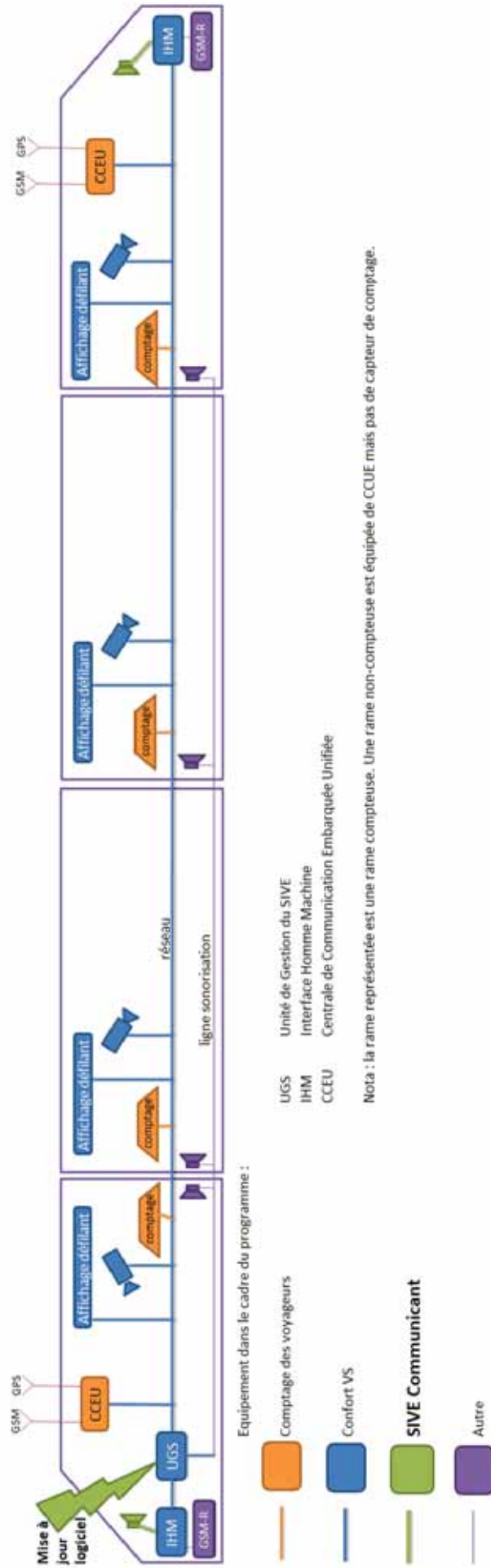
Modification apportées aux véhicules :

- Mise à jour du logiciel SIVE
- Installation des haut-parleurs et de l'interface son en cabine de conduite

Essais

Développements pour intégration à l'application sol (PSCS et OGIVE)

Représentation schématique de l'intégration du SIVE Communicant dans les Z2N (hors Z20900)



CONSISTANCE DETAILLEE DE L'OPERATION SUR LES Z20900

Les 54 rames Z20900 de la ligne C sont des rames récentes (mises en service entre 2001 et 2004). Bien qu'il s'agisse des rames 2 niveaux les plus récentes¹, elles n'ont pas fait l'objet des 2 programmes de modernisation des Z2N de construction antérieure (Z5600, Z8800, Z20500) à l'occasion de leur opération mi-vie :

- programme « Confort VS », équipant les rames d'un réseau informatique numérique ;
- programme « Comptage Automatique », équipant les rames d'une centrale de communication sol-bord.

Les Z20900 ne seront mise au niveau que lors de leur opération mi-vie qui devrait intervenir à partir de 2018.

Afin de ne pas laisser ce parc sans équipement d'informations voyageurs, alors que toutes les autres rames Z2N disposeront d'un SIVE communicant, Transilien propose de récupérer le SIVE Infodio qui sera déposé dans le cadre du programme « Confort VS » des 70 Z20500 de la ligne D pour l'installer dans les Z20900.

Ce dispositif SIVE Infodio est un SIVE communicant uniquement sonore (pas d'afficheur ni de plan de ligne dynamique), diffusant les messages dans la rame par la ligne de sonorisation du train. Il est constitué d'un boîtier SIVE installé en cabine de conduite et d'une Interface Homme Machine pour l'interaction avec le conducteur. La communication avec le sol est réalisée directement par le boîtier SIVE qui dispose de sa propre connexion GSM, il n'est donc pas nécessaire d'installer de CCEU. Il est donc autonome et compact, il ne nécessite pas un câblage informatique de toute la rame.

L'installation du SIVE Infodio dans les Z20900 nécessitera d'effectuer les travaux suivants :

Etudes techniques :

- suivi et management de projet
- rédaction de l'Ordre de Modification

Modification apportées aux véhicules :

- Retour en usine-fournisseur pour mise à jour du logiciel SIVE et de la base de données GPS flashée sur EEPROM ;
- Montage Unité de Gestion (UGS) et Interface Homme-Machine (IHM) sur Z20900 en Technicentre de maintenance (câblage, fixations).

Essais

Développements pour intégration à l'application sol (PSCS et OGIVE)

¹ Avec les MI2N, également démunies de réseau informatique embarqué

ANNEXE 2

DETAIL DES COUTS

SIVE Communicant	Z2N - k€ - CE 2012		Z20900 - k€ - CE 2012	
	MO	Achats	MO	Achats
Frais fixes Projet	53	874	65	92
Management de projet	3,6	3,6	13,0	13,0
Frais fixes du fournisseur (marché)	49,1	707,8	51,9	55,3
Etudes (dossier de définition, Ordre de Modification, dessins ...) et essais		165,9		37,1
		215,0		89,0
Frais variables Bord	75	163	164	114
Intégration équipement SIVE (dont intégration IHM en cabine de conduite)			119,5	29,5
Modification IHM en cabine de conduite (ajout d'un haut-parleur)	45,3	162,8	44,8	84,2
Mise à jour logiciel bord	30,2	30,2		129,0
Frais fixes Sol	214	214	100	100
Développements Sol (intégration à la PSCS + adaptation OGIVE)	214,0	214,0	100,0	100,0
Total	342	1 037	329	206
D'où les frais variables à la rame	0,24	0,53	3,04	2,11
Intégration équipement SIVE (dont intégration IHM en cabine de conduite)	0,15	0,53	2,21	0,55
Modification IHM en cabine de conduite (ajout d'un haut-parleur)	0,10	0,10	0,83	1,56
Mise à jour logiciel bord				2,39
Pour mémoire	Z2N	Z20900		
Places assises	528 à 872	500		
Nombre de caisses	4 à 6 caisses	4 caisses		
Longueur de rame	99 à 147 m.	103 m.		
Parc concerné par le projet	310 rames (yc 6 rames NPDC)	54 rames		

ANNEXE 3

Echéancier des dépenses

<i>En k€ CE2012</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Frais Fixes	108	975					1 084
Frais variables Z2N		50	83	40	39	25	238
Frais variables Z20900		51	72	72	82		278
Développements sol		314					314
Total	108	1 391	155	112	122	25	1 914

<i>En k€ courant</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Frais Fixes	108	1 005					1 113
Frais variables Z2N		52	88	44	44	29	257
Frais variables Z20900		53	76	79	93		301
Développements sol		323					323
Total	108	1 433	165	123	137	29	1 994

Le planning de déploiement du SIVE Communicant est calé sur le programme de Rénovation-SIVE des Z2N, composant préalable à ce déploiement.

Délibération n° 2012/391
Séance du 13 décembre 2012

**DEPLOIEMENT DE SYSTEMES D'INFORMATION VOYAGEURS EMBARQUE
COMMUNICANT DANS LES RAMES VB2N (LIGNE N)**

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

- VU** le code des transports (partie législative), notamment ses articles L.1241-1 et suivants et L.2142-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0765 portant adoption du mandat de négociation du contrat SNCF, notamment ses quatre axes prioritaires visant à :
 - placer le voyageur au cœur du dispositif d'incitation à la régulation et à la qualité du service,
 - instaurer une gouvernance des investissements adaptée aux enjeux franciliens ;
 - mieux prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement des transports,
 - préserver les équilibres financiers du STIF et des collectivités territoriales qui composent son Conseil d'Administration ;
- VU** le rapport n° 2012/390 et 391 ;
- VU** les avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 03 décembre 2012 et de la Commission de la qualité de service du 06 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'octroi de la subvention référencée au PQI SNCF 2012-2015 par l'identifiant 187, consistant au déploiement de systèmes d'information voyageurs embarqués communicant dans les rames VB2N (Ligne N) ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et ses annexes avec la SNCF ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise en jour du plan régional de transport

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



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20121213-2012-391-DE Date de télétransmission : 17/12/2012 Date de réception en préfecture : 17/12/2012
--



CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

**Systeme d'Information Voyageurs Communicant
Matériel remorqué VB2N**

Ligne N

Volet information Voyageurs : Identifiant PQI 187

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP 2012

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n° 2012/ [REDACTED] du Conseil du STIF en date du 13 décembre 2012 (article 2), dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

La SNCF, Société Nationale des Chemins de fer Français, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Bénédicte TILLOY, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012, domiciliée ès qualités 16 avenue d'Ivry paris 13^{ème}.

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

d'autre part,

VISAS

Vu le code des transports (partie législative),

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP,

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

Vu la délibération n°2007/0222 en date du 6 juin 2007 par laquelle le Conseil du STIF a décidé des orientations pour un schéma directeur d'information voyageur,

Vu la délibération n°2009/1032 en date du 9 décembre 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la charte des supports et contenus du schéma directeur d'information voyageur,

Vu la délibération n°2011-0886 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les modifications de son règlements budgétaire et financier,

Vu la délibération n°2012/ [REDACTED] en date du 10 octobre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le programme objet de la présente convention

PREAMBULE

En vertu des dispositions de l'article L.1241-1 et suivants du code des transports relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine de l'information voyageur par une politique de soutien à la création et à la mise à niveau des équipements d'information voyageur.

Pour mieux répondre à l'une des attentes majeures des voyageurs, à savoir être informés en temps réel et tout au long de leur trajet sur l'ensemble de l'offre de transport à leur disposition et les éventuelles perturbations, le STIF a approuvé, le 6 juin 2007, son Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Celui-ci s'articule autour de cinq orientations:

1. mettre en valeur l'offre globale de transport,
2. diminuer l'impact des situations perturbées,
3. construire la continuité de service dans les zones d'échanges,
4. tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses,
5. donner une information pour tous et la rendre accessible à tous.

Sa mise en œuvre a déjà donné lieu à la création d'un document de référence – la Charte des Supports et des Contenus de l'Information voyageur validée par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 – et sera, à terme, complétée par un cahier de préconisations spécifiques au volet cartographies ainsi que par une « charte des domaines de responsabilité et des processus d'échange ».

Le Système d'Information Voyageurs Embarqué (SIVE) équipant actuellement les VB2N, installé à partir de 2006 et subventionné à 100%, permet seulement la diffusion de messages préenregistrés qui sont valables en situation nominale, mais ne peuvent renseigner en situation perturbée.

Afin d'effectuer un saut dans la qualité de service perçue par les voyageurs notamment en situation perturbée, et en application du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs, SNCF Transilien équipera le SIVE des rames VB2N d'une nouvelle fonctionnalité permettant à tout moment depuis un Centre Opérationnel d'envoyer directement des messages sonores et écrits à l'intérieur des rames. L'entité au sol disposant de la connaissance de la situation peut ainsi délivrer directement l'information utile et adaptée aux voyageurs dans la rame ou dans un ensemble de rames concerné par la perturbation. Le SIVE équipé de cette nouvelle fonctionnalité sera dénommé « SIVE communicant ».

Par ailleurs, le SIVE communicant n'altère pas la conformité STI PMR du SIVE existant. Au contraire, il l'améliore en permettant de compléter par des messages conjoncturels, la « suppression ou la correction des informations fausses ou trompeuses » conformément au §4.2.2.8.3 de la STI PMR.

Ce projet s'inscrit donc pleinement dans l'objectif d'amélioration de l'information des voyageurs prévu dans la convention STIF-SNCF 2012-2015 et inscrit au PQI sous le numéro de ligne d'investissement 187. Ces équipements permettent de répondre aux prescriptions du SDIV relatives à la diffusion visuelle et sonore de l'information circonstancielle à bord des trains.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 06 décembre 2012, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 13 décembre 2012 ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement du programme de

déploiement du Système d'Information Voyageurs Communicant pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N.

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 entre les parties les modalités de financement et de réalisation techniques du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs Communicant pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2012-2015.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à cette opération qui constitue l'objet principal de la présente convention, la dénomination unique suivante :

**« DEPLOIEMENT DU SYSTEME D'INFORMATION VOYAGEURS COMMUNICANT
POUR LE MATERIEL REMORQUE VB2N SUR LA LIGNE N »**

ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs Communicant pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N, objet de la présente convention.

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 du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs Communicant pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N, 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 il 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 3 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION

3.1. OBJECTIFS

Le programme objet de la présente convention consiste à déployer les équipements nécessaires à rendre communicant le Système d'Information Voyageurs Embarqué (SIVE) pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N.

3.2. CONTENU DE LA PROGRAMMATION

Le programme objet de la présente convention s'applique aux 38 rames VB2N de la ligne N – Paris Montparnasse, soit 36 rames 7 caisses et 2 rames 6 caisses, ainsi que les locomotives qui les tractent (14 BB7600 et 25 BB27300).

Les fonctionnalités et la consistance du programme figurent en annexe 1 de la présente convention.

Le détail des coûts figure en annexe 2 de la présente convention.

3.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs communicant des rames VB2N s'inscrit sur la période 2012-2014.

La SNCF s'engage à livrer le programme en 2014.

Pour cette opération, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant la date effective de mise en service de l'opération.

ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME

Les dépenses afférentes à l'ensemble du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs Communicant pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N sont évaluées à 3 235 000,00 € exprimés en euros courants hors taxe.

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

ARTICLE 5 – ENGAGEMENT SUR LA REALISATION DU PROGRAMME

La SNCF s'engage à respecter le calendrier de réalisation du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs Communicant pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N.

Une vérification faisant état de la réalisation finale des travaux et de la mise en service par branches sera effectuée par le STIF. Tout écart avec le calendrier de réalisation du programme pourra entraîner des pénalités conformément au contrat STIF/SNCF 2012-2015.

ARTICLE 6 – FINANCEMENT DU PROGRAMME

6.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME

Le plan de financement du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs Communicant pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N est le suivant :

DEMANDE DE SUBVENTION	TOTAL PROJET
Dépenses prévisionnelles K€ constants 01/2012	3 121
Dépenses prévisionnelles K€ courants	3 235

6.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME

Une subvention non révisable et non actualisable d'un montant maximal de 3 235 000,00 € HT est allouée par le STIF. Ce montant recouvre :

- les dépenses acquittées pour la réalisation du programme,
- des frais forfaitaires de maîtrise d'ouvrage de 3% à appliquer sur le montant des dépenses acquittées.

Le Bénéficiaire fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Il est expressément convenu que cette subvention est non soumise à TVA en vertu de l'instruction du 8 septembre 1994 du BOI 3 CA 94.

Le STIF finance à 100% le programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs Communicant pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N.

La SNCF fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

Le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution du programme objet de la présente convention.

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011 :

- Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la convention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, la dite subvention du STIF devient caduque et est annulée.
- Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du comité des investissements et/ou 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, la subvention du STIF rendue impossible est désengagée et annulée.

ARTICLE 8 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION 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 7 décembre 2011, le bénéficiaire dispose à compter de la date de demande du premier acompte, d'un délai

maximum de quatre années pour achever la totalité des travaux de l'opération désignée 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.

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.

ARTICLE 9 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

9.1. DEMANDES DE VERSEMENT

Sans préjudice des dispositions des articles 7 et 8 ci-dessus, la subvention du STIF fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur présentation d'un appel de fonds par le représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total maximal de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme engagée est conditionné à la transmission de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- le versement d'acomptes intermédiaires, dans la limite de 75 % du montant total de la subvention est subordonné à :
 - ° la transmission d'un état détaillé et certifié des réalisations, précisant l'état d'avancement des travaux (nombre de gares équipées ; nombre de rames équipées ; nombre d'écrans par gare équipées ; nombre d'équipements déposés)
 - ° la transmission d'un état des dépenses comptabilisées par la SNCF pour ces réalisations certifié par le service financier de la SNCF et de la liste des dépenses comptabilisées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants :
 - le numéro de facture,
 - l'objet de la facture,
 - le montant HT.
- le règlement du solde de la subvention est subordonné à :
 - ° la production de l'avis d'achèvement des travaux du programme réalisé, 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 (nombre de gares équipées ; nombre de rames équipées ; nombre d'écrans par gare équipées; nombre d'équipements déposés)
 - ° la production de l'état récapitulatif des dépenses HT acquittées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF pour l'intégralité du programme et de la liste des dépenses acquittées sous format papier et électronique (tableur) précisant, par facture, les éléments suivants,
 - le numéro de facture ;
 - l'objet de la facture ;
 - le montant HT ;
 - la date de paiement.
 - ° la production d'un tableau récapitulatif du coût final du programme,
 - Les montants coûts encourus justifiés ;
 - Les écarts éventuels avec les prévisions du PQI 2012-2015.

- ° 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 10.2.

9.2. MODALITES DE PAIEMENT

Sous réserve des conditions de l'article 9.1, les versements de subvention au Bénéficiaire sont effectués par le STIF dans les 45 jours suivant la transmission de l'appel de fonds 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
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6238 595

9.3. MODALITES DE REGLEMENT DU SOLDE

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 sur la base du coût définitif du programme à hauteur de sa quote-part de financement telle que définie à l'article 6.2 de la présente convention.

Le règlement du solde est effectué comme suit :

- Cas n°1 : la SNCF doit reverser au STIF les montants trop-perçus.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est supérieur au montant définitif du programme du STIF, la SNCF reverse spontanément au STIF le montant du trop-perçu au vu des pièces visées à l'article 9.1 relative au règlement du solde.

- Cas n°2 : le STIF doit verser un solde à la SNCF.

Dans le cas où le montant versé par le STIF à la SNCF est inférieur au montant définitif du programme du STIF aux travaux, le STIF procède au versement du solde dû à la SNCF selon les principes généraux définis dans la présente convention au vu des pièces visées à l'article 9.1 relative au règlement du solde.

9.4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°3.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 10, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 7 et 8.

Sans préjudice du précédent alinéa, la SNCF transmet au STIF l'actualisation de ses prévisions d'appels de fonds une fois par an, fin octobre de l'année n pour les prévisions d'appels de fonds actualisées pour les années n+1 et suivantes.

Les prévisions d'appels de fond de la SNCF présentent, pour chaque année civile :

- le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés,
- la ventilation des fonds demandés par exercice, présentée selon le format du calendrier prévisionnel joint en annexe 3.

9.5. ANALYSE DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET L'EVOLUTION DES COUTS

S'il apparaît un dépassement prévisible du coût objectif initial du programme indiqué dans l'article 4, la SNCF en informe le STIF, en indiquant notamment le montant du dépassement prévu et l'impact possible de ces dépassements sur la réalisation des différents projets du programme.

Pour chacun des projets, les écarts font l'objet d'une analyse globale et synthétique qui permet de décrire les principaux postes de dépassements ou d'économies de coûts. Cette analyse distingue notamment les postes suivants :

- évolution des fonctionnalités des projets
- contraintes techniques lourdes, exceptionnelles et non prévisibles qui ne peuvent être couvertes par les provisions courantes pour risques, aléas courants et petits postes non valorisables.
- contraintes réglementaires mises à jours en cours d'études.
- sous évaluation ou sur estimation de gares dont la précision des études effectuées pour les dossiers d'initialisation ne permettaient pas d'identifier toutes les contraintes.

L'analyse des écarts est présentée au comité de programme Information Voyageurs.

9.6. TRAITEMENT DES ECARTS ENTRE LE COUT OBJECTIF GLOBAL DU PROGRAMME ET LE COUT PREVISIONNEL FINAL

Dans le cas d'un dépassement prévisionnel du coût objectif initial du programme, la SNCF présente au comité de programme, puis au CSPQI, les mesures de toutes natures pouvant être mises en œuvre pour qu'à échéance de la convention, le coût prévisionnel final du programme ne dépasse pas son coût objectif initial indiqué dans l'article 5.

Ces mesures doivent permettre :

- sur les projets dépassant leur coût objectif initial, de trouver des économies par des solutions techniques particulières ou des modifications de programmes, sans dénaturer pour autant les objectifs et fonctionnalités attendues de ces projets pour les voyageurs
- sur l'ensemble du programme, de redéployer les éventuelles économies réalisées sur les autres projets, de façon à ce que le coût final prévisionnel du programme ne dépasse pas son cout objectif initial.

S'il apparaît, après validation de ces mesures correctives par le Comité de programme, que les subventions octroyées par le STIF ne permettent pas de couvrir les dépenses prévisionnelles réajustées pour la réalisation du programme, la SNCF informe le Comité de programme des conséquences possibles sur les projets restants à réaliser. La SNCF et le STIF examinent dans ce cas les différents scénarios dans lesquels l'achèvement de la mise en œuvre du programme peut être proposé sans subvention supplémentaire du STIF.

ARTICLE 10 – DISPOSITIF DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME

10.1. INSTANCE DE SUIVI DE LA REALISATION DU PROGRAMME

Dans le cadre du comité de programme « information voyageurs » prévu dans le contrat d'exploitation 2012-2015 entre le STIF et la SNCF (art. 75-2), les parties conviennent

d'assurer un suivi de la mise en œuvre de ces investissements, de la notification de la présente convention jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

Le comité de programme « information voyageurs » aura pour objet :

- de définir plus précisément le contenu des programmes du PQI et leur déploiement sur les réseaux,
- d'orienter et de suivre la réalisation des projets du programme,
- de suivre les difficultés rencontrées,
- d'examiner des adaptations éventuelles des investissements, les modifications substantielles de programme
- de mettre en place un suivi physique de la réalisation du programme, en actualisant notamment le tableau de bord des calendriers prévisionnels des sous programmes,
- de mettre en place un suivi financier de la réalisation des investissements du programme gares.

Le comité de programme, est composé de la SNCF et du STIF. Il a lieu au moins deux fois par an. Il peut associer les prestataires extérieurs missionnés par une ou plusieurs des parties pour effectuer les études ou coordonner la réalisation et le suivi du programme.

Les ordres du jour des comités de programme sont établis en accord entre la SNCF et le STIF et les documents d'études permettant une instruction des parties sont transmis par la SNCF au moins 6 jours ouvrables avant la tenue des comités. Les parties peuvent décaler la tenue d'un comité de programme ou l'examen de dossiers à ces comités si les éléments de présentation attendus sont incomplets ou sont reçus trop tardivement.

Les points nécessitant des prises de décision du comité des investissements font l'objet d'analyses synthétiques argumentées et d'éléments d'évaluation sur les impacts significatifs potentiels (réglementaires, techniques, financiers, calendaires...). Ces éléments sont présentés par la SNCF.

Chaque comité de programme fait l'objet d'un compte-rendu proposé par la SNCF. Ce compte rendu est diffusé aux parties avant le comité de programme suivant, après avoir été validé par chacune d'entre elles.

10.2. COMMUNICATION, INAUGURATIONS

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du programme de déploiement du Système d'Information Voyageurs Communicant pour le matériel remorqué VB2N sur la ligne N, à :

- mentionner le nom du STIF en tant que financeur de l'opération en indiquant son taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer son logo,
- 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,
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque phase.

10.3. EVALUATION DU PROJET

Le Bénéficiaire transmet au STIF au fur et à mesure de leur production :

- l'évaluation de l'impact des travaux sur la base de critères tels que le suivi des réclamations, la satisfaction des clients ;

- les indicateurs permettant d'évaluer le fonctionnement des équipements ; les dysfonctionnements constatés et les mesures prises pour y remédier feront l'objet d'un rapport spécifique ;
- les rapports présentant les bilans effectués à l'issue du déploiement ;

A compter de la date de mise en service du système, le Bénéficiaire transmet au STIF un bilan final qui permettra d'évaluer :

- la satisfaction des voyageurs (enquête voyageurs) ;
- le bon fonctionnement du système et des différents équipements le composant (conditions d'exploitation : disponibilité, pannes, interopérabilité) ;
- le rapport qualité-coût (notamment pour la maintenance) ;
- l'amélioration globale de la ligne ;
- les enjeux technologiques de chaque projet et/ou système.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, communiquer ou diffuser les divers rapports et notamment le bilan final de l'opération susvisé, sauf pour les données sensibles ou considérées comme confidentielles contenus dans lesdits rapports.

10.4. 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 (y compris fonds propres).

ARTICLE 11 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME

Toute modification substantielle et contraire au programme autorisé à l'article 3.2, 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 ou par le comité de programme Information Voyageurs, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification substantielle 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, la présente convention devra faire l'objet d'une validation au comité de programme Information Voyageurs.

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 10.1, 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.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, le comité de suivi des investissements du contrat d'exploitation 2012-2015 STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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 12 – 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. Cette disposition prendra fin 10 ans après la date de mise en service ou au plus tard le 31 décembre 2025.

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

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 s'étend sur la durée du programme quadriennal d'investissement 2012-2015 signé par le STIF et la SNCF en 2012. Les montants engagés mais non dépensés sur la durée du PQI de la dite convention (2012-2015) peuvent être repris en tant que coups partis à partir de 2016 sur décision du comité de programme information voyageurs

ARTICLE 14 – Droit d'information et d'audit du STIF

14.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DU PROGRAMME

La SNCF prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission sur demande du STIF, dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

14.2 DROIT D'AUDIT DU STIF

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont

exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention et aux études ayant servies de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF.

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à la SNCF la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant la période de validité de la convention.

Si les éléments fournis par la SNCF ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par la SNCF, le STIF se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de modifier le montant de ses versements.

ARTICLE 15 - RESILIATION

En cas de résiliation de la convention, le Bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 9.1 à la date de résiliation de la présente convention.

Nonobstant le précédent alinéa, dans l'hypothèse visée à l'article 11 d'une modification substantielle du programme non autorisée par le STIF ou par le comité de programme « information voyageurs » et en cas d'échec de la procédure de conciliation, l'engagement des autorisations de programmes et le paiement de la subvention sont annulés. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire devront être reversées au STIF pour le montant des équipements impactés par la modification.

Nonobstant le premier alinéa du présent article, l'hypothèse visée à l'article 12 et à défaut d'accord, en dernier recours, le paiement du solde de la subvention est annulé, et la subvention perçue par le Bénéficiaire est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, les différentes dispositions de la présente convention 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 16 - FRAIS ET DISPOSITIONS 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.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de Gares et Connexions Bénédicte TILLOY,	

ANNEXE 1

FONCTIONNALITES ET CONSISTANCE DU PROGRAMME

Fonctionnalités

L'équipement SIVE communicant conservera de base les fonctionnalités actuelles du SIVE des VB2N (diffusion de messages automatiques de desserte ou conjoncturels).

Il ajoutera une fonction de réception à bord de messages sonores et/ou textuels émis depuis le sol au travers d'une application informatique adaptée, et permettra leur diffusion sur l'IHM en cabine de conduite et à bord de la rame. Deux types de messages transmis par le sol pourront être traités :

- les messages généraux, adressés à toutes les rames en circulation sur la ligne. Ces messages seront diffusés directement dans les rames, le conducteur pouvant en prendre connaissance par l'IHM présent en cabine de conduite ;
- les messages adressés spécifiquement à un train ou à un groupe de trains. Dans ce cas, le message devra d'abord être validé par le conducteur avant diffusion aux voyageurs, car le conducteur reste celui qui a la connaissance précise de la situation de son train.

Dans tous les cas, les messages émis par le conducteur lui-même resteront prioritaires sur tous les autres messages du SIVE.

INTEGRATION DANS LE SYSTEME FERROVIAIRE

Le SIVE communicant des VB2N vient compléter, en l'introduisant à bord des trains, un dispositif d'information des voyageurs piloté depuis le COT dont les messages n'étaient jusqu'ici diffusés qu'au sol, dans les gares ou sur internet. Il comble donc une lacune dans l'information des voyageurs, qui paradoxalement étaient moins bien informés à bord des trains durant leur trajet.

CONFORMITE AVEC LE SDIV ET LA STI PMR

Le SIVE autonome des VB2N, déployé à partir de 2006, répond en tant que tel à l'essentiel des fonctionnalités attendues de la part des afficheurs et des annonces sonores pour « voyage en cours et perturbations » décrites dans le SDIV.

Ainsi, pour l'afficheur (SDIV pages 563 et suivantes) : messages d'accueil, prochain arrêt, arrêt en cours, sont couverts.

Les annonces sonores sont en parfaite conformité avec le SDIV sur les fonctions destination, desserte, prochain arrêt, arrêt en cours.

Pour l'afficheur comme pour les annonces sonores, le principal écart constaté à ce jour avec le SDIV porte sur l'information lors de perturbations (SDIV afficheur p 566 et annonces sonores p 569 : « En cas de perturbation impactant le réseau ou les modes lourds en correspondance, un message (*précisé sonore pour les annonces*) doit en informer le voyageur »).

C'est justement l'objet du présent dossier de pouvoir rendre le SIVE VB2N communicant et répondre à cette fonctionnalité du SDIV

Les fonctionnalités temps d'attente avant le départ et temps de trajet avant arrivée à un arrêt de référence et à destination, nécessitant le stockage des bases horaires, n'ont pas été prises en compte dans les versions des SIVE antérieures au SDIV (2009). La

technologie des afficheurs des VB2N ne permet pas d'afficher ces modifications horaires en temps réel.

Le SIVE communicant n'altère pas la conformité STI PMR du SIVE existant. Au contraire, il l'améliore en permettant de compléter par des messages conjoncturels la « suppression ou la correction des informations fausses ou trompeuses » conformément au §4.2.2.8.3 de la STI PMR.

RETOUR D'EXPERIENCE

Ce projet est basé sur le retour d'expérience très favorable du SIVE communicant équipant actuellement certaines rames Z20500 de la ligne D et sur l'utilisation de la centrale de communication déjà déployée partiellement dans le cadre du projet « comptage généralisé ».

En situation normale, les deux principales raisons évoquées spontanément concernant l'utilité du système SIVE sont sa fonction de réassurance (on est sûr d'être dans le bon train) surtout quand la ligne n'est pas connue, et de repérage (on sait où on en est sur le trajet).

Les deux formes d'information visuelle (plans de ligne) et sonore sont considérées par 79% des interviewés comme complémentaires.

C'est dans les cas de situations perturbées que la notion de SIVE communicant trouve toute sa pertinence, en permettant d'informer en temps réel sur :

- les situations rencontrées,
- les causes, conséquences et délais prévisibles de retour à la normale,
- les dispositions prises par l'entreprise pour la poursuite du voyage.

SERVICE AUX VOYAGEURS

Le bénéfice attendu du SIVE communicant porte essentiellement sur l'amélioration de la qualité et de la réactivité de l'information communiquée aux voyageurs à bord des rames lors des situations perturbées. Le voyageur pourra recevoir une information utile, adaptée et pertinente en situation perturbée, améliorant ainsi sa perception de la qualité de service.

Description des équipements SIVE à bord des rames VB2N

Différents types d'afficheurs permettent de mettre à disposition des voyageurs l'information visuelle tout au long des rames, depuis les plate-formes de montées-descentes jusque dans les salles avec places assises.

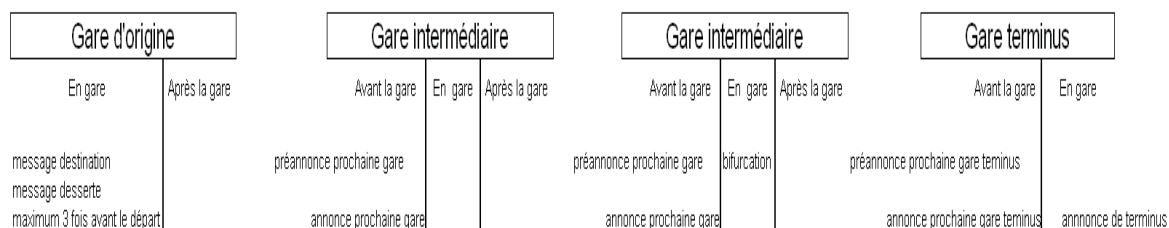
Les rames VB2N sont équipées d'afficheurs PAD (Panneaux d’Affichage Défilants) dans les salles voyageurs. Ces équipements d’information visuelle sont complétés par l’affichage dynamique des arrêts desservis sur les schémas de ligne (Plans de Ligne Dynamiques – PLD)

Les séquences d’affichage et d’annonces sonores automatisées

Le SIVE permet la diffusion simultanée de l’information visuelle et des annonces sonores par utilisation de la sonorisation embarquée :

- de la destination du train,
- de sa desserte, avec répétitions,
- de la prochaine gare desservie,
- des bifurcations éventuelles au cours du parcours,
- de l’annonce de la gare terminus,
- du terminus du train.

Ces messages visuels et annonces sonores sont programmés de la façon suivante au cours du parcours du train, selon les différentes séquences de départ, desserte des gares intermédiaires et gare terminus :



LES BENEFICES CLIENTS DU SIVE COMMUNICANT

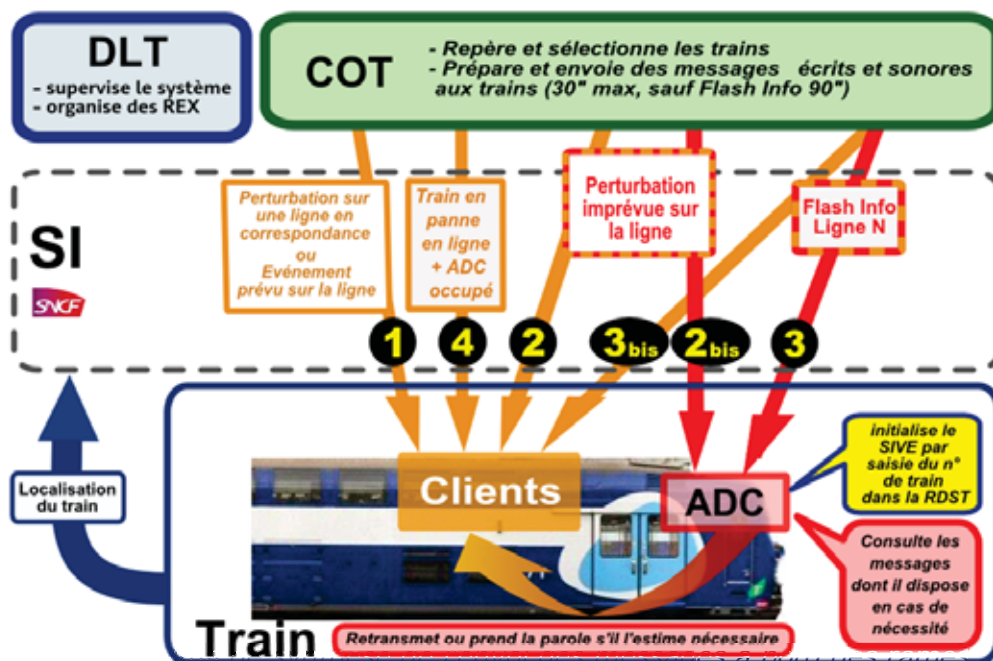
Le principe du SIVE communicant, en complément des fonctionnalités SIVE existantes, consiste à pouvoir transmettre aux voyageurs à bord des trains les messages **visuels et sonores** sur des **perturbations prévues ou inopinées** de circulation :

- **Compléter le dispositif d’information voyageurs** en relayant les annonces actuellement diffusées en temps réel sur les équipements des gares et via les applications mobile des voyageurs
- **Adapter l’information** depuis les COT en fonction des trains, gares et sens de circulation directement ou indirectement concernés
- Permettre aux voyageurs **d’anticiper la suite de leur parcours** en fonction de l’actualisation du déroulement d’une perturbation
- **Limiter les sources de discordances** de l’information
- **Améliorer** la perception client sur l’information en **situation perturbée**.

PRINCIPES DE DIFFUSION DES MESSAGES A BORD

Selon la nature du message à envoyer en temps réel (message circonstanciel, nature de la perturbation, ampleur, caractère impactant potentiellement ou non la sécurité des voyageurs,...), l'envoi d'informations (modalités paramétrables pour adaptation selon REX) à bord du train peut prendre différents circuits :

- soit exclusivement vers la clientèle,
- soit exclusivement vers l'Agent De Conduite (ADC),
- soit vers les deux (clientèle et ADC),
- soit vers l'ADC avec possibilité pour celui-ci de retransmettre l'information reçue.



PILOTAGE DE LA DIFFUSION DE L'INFORMATION A BORD EN TEMPS REEL

Afin de veiller à la cohérence des informations en gare (Infogare, télésonorisation, information des agents,...), la diffusion des messages est assurée par le Gestionnaire de l'Information Voyageurs dans les Centres Opérationnels Transilien.

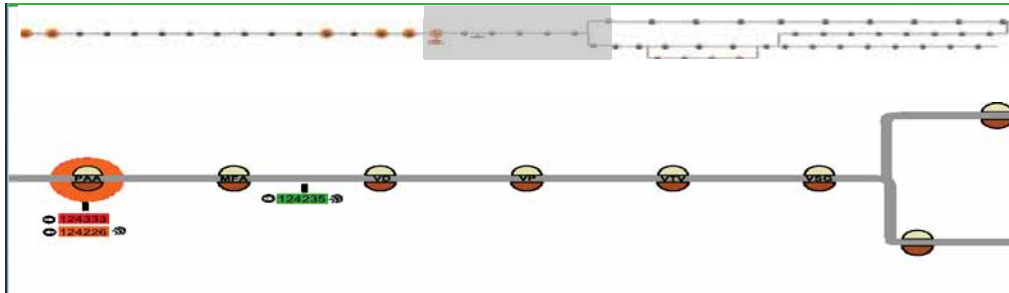
Cet opérateur a à sa disposition l'application Ogive (« Outil de Gestion de l'Information Voyageurs Embarquée ») qui lui permet d'adresser dans les trains équipés :

- des messages pré-enregistrés par « Simone », la voix classique de la SNCF (messages Vigipirate, Loi Evin,...)
- des messages commerciaux spécifiques (« attention, travaux du...au..., bus de substitution entre les gares de...et... »)
- des messages très ponctuels qu'il aura enregistrés en temps réel,
- le cas échéant, le flash Radio de ligne le plus récent, pour les lignes qui en sont ou seront équipées.

OGIVE lui permet également de cibler :

- un train en particulier, par adressage sur le numéro du train,
- un ensemble de train sur un périmètre géographique qu'il aura défini,
- les trains à quai dans une ou plusieurs gares, paramétrables selon le sens de circulation,...

OGIVE : exemple du schéma de la ligne D autour de Villeneuve St Georges : visualisation de la position des trains en temps réel, choix du sens de circulation dans les gares,...

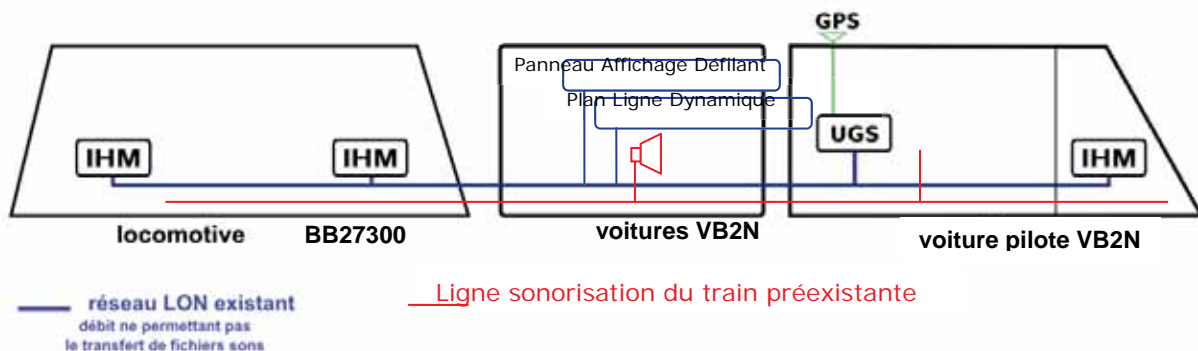


CONSISTANCE DETAILLEE DE L'OPERATION

Etat actuel du SIVE des rames VB2N

Sur la ligne N, les 38 rames VB2N (36 rames 7 caisses et 2 rames 6 caisses) objet de la tranche ferme du projet d'équipement en SIVE Communicant sont tractées par 39 locomotives réversibles, soit 14 locomotives BB7600 (1 cabine exploitée) et 25 locomotives BB27300 (2 cabines exploitées). Ce matériel est déjà équipé d'un Système d'Information Voyageurs Embarqué (SIVE) autonome comportant des PLD (plans de ligne dynamiques) et des PAD (panneaux d'affichage défilants).

La configuration actuelle du SIVE peut être représentée de la façon suivante (avec une locomotive BB27300 dont les deux cabines sont exploitées) :



A noter que dans le cas d'une locomotive BB7600, il n'y a qu'un IHM au lieu de deux, car il n'y a qu'une seule cabine exploitée.

IHM : Interface Homme Machine permettant au conducteur de :

- d'initialiser ou reconfigurer le SIVE
- prendre connaissance des messages ;
- sélectionner les messages à diffuser dans son train, parmi une liste pré-enregistrée.

UGS : Unité de Gestion du SIVE

L'ensemble pilote les PLD et les PAD et la sonorisation train.

L'antenne GPS est nécessaire pour la réception par l'UGS d'un signal permettant au système de se géo-localiser.

Description technique de l'opération

L'opération vise à rendre communicant le SIVE, c'est-à-dire à rendre possible la réception et la diffusion à bord du train de messages en provenance du sol. Le SIVE actuellement en service (depuis 2006) sur les rames VB2N ne permet pas d'offrir cette fonctionnalité.

Pour ce faire, il est donc nécessaire :

=> travaux correspondants à la ligne « intégration équipement SIVE (dont intégration IHM en cabine de conduite) » du tableau des coûts détaillés en Annexe §2

- modifier ou remplacer les IHM et l'UGS. L'ajout de la fonction communicante oblige à reconcevoir ces équipements. Leur fourniture fait l'objet d'un appel d'offres ;
- ajouter un haut-parleur en cabine de conduite afin que le conducteur puisse avoir connaissance des messages sonores diffusés dans son train ;

=> pour les rames non équipées de CCEU : travaux correspondants à la ligne « intégration Centrale de Communication (CCEU) » du tableau des coûts détaillés en Annexe §2

- ajouter un nouvel équipement permettant la communication avec le sol. Ce nouvel équipement est dénommé Centrale de Communication Embarquée Unifiée (CCEU). La communication sol-bord repose sur la technologie GSM. Pour chaque rame, deux équipements CCEU sont nécessaires. Huit des rames de la ligne N seront équipées de centrales de communication au titre du projet comptage voyageurs, les autres rames seront à équiper de CCEU au titre du projet « SIVE communicant » ;
- d'ajouter une antenne GSM par CCEU ;
- de connecter la centrale de communication CCEU avec l'équipement GSM-R, dont le déploiement est prévu par ailleurs, pour que le SIVE ait connaissance du numéro de train. Cet échange de donnée permet d'éviter une double saisie du numéro de train par le conducteur. A noter que la saisie du numéro de train peut se faire directement sur l'IHM SIVE alors même que le déploiement du GSM-R au sol n'est pas engagé ;

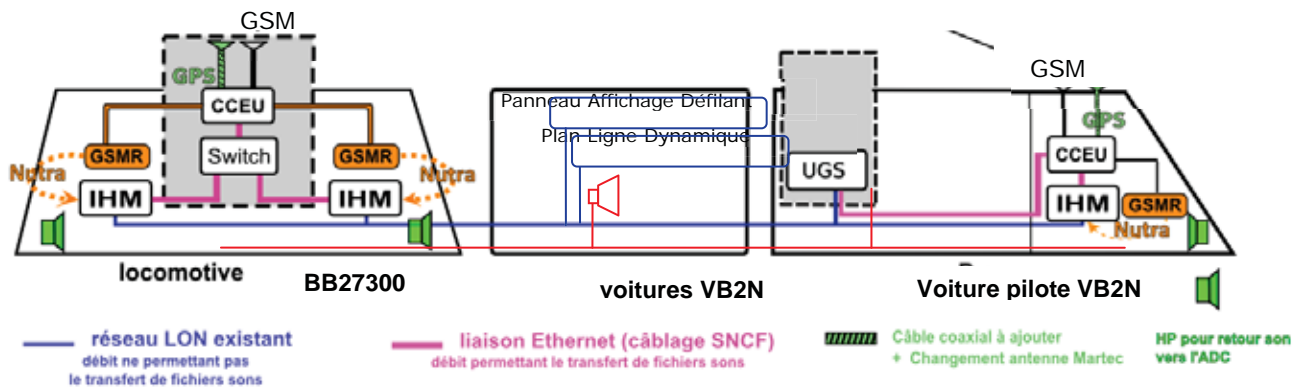
=> travaux correspondants à la ligne « Développements Sol (intégration à la PSCS + adaptation OGIVE) » du tableau des coûts détaillés en Annexe §2

- d'adapter et de déployer au sol l'application permettant la saisie par le Centre Opérationnel et l'envoi à bord des trains :
 - des messages conjoncturels. L'application permet de choisir le train ou le groupe de trains à bord desquels les messages doivent être diffusés ;
 - de la mise à jour de la base de messages pré-enregistrés à disposition du conducteur ;
 - de la mise à jour des missions des trains.

Cet équipement est dénommé Plateforme Sol de Communication et de Service (PSCS). A noter que ce même équipement permet également le traitement des données issues du système de comptage automatique des voyageurs.

Les PAD et les PLD ainsi que la ligne de sonorisation du train seront conservés et pilotés par le nouvel équipement SIVE Communicant.

La nouvelle configuration du SIVE Communicant peut donc être représentée comme suit (avec une locomotive BB27300 dont les deux cabines sont exploitées) :



Nutra = Numéro du Train — Ligne sonorisation du train préexistante

Les travaux à réaliser sont donc les suivants :

Etudes techniques :

- suivi et management de projet
- études préliminaires
- élaboration du Dossier Technique Détaillé
- rédaction de l'Ordre de Modification et modification des plans
- développement logiciel CCEU
- définition des essais de type et de série
- réalisation de la nomenclature des pièces, approvisionnement et suivi des fournisseurs
- méthodes et logistique industrielle
- modification des documents de maintenance
- appel d'offre et passation des marchés de fournitures
- adaptation de l'état des pièces de rechange

Modification apportées aux véhicules :

- Modification ou remplacement des IHM et des UGS
- Installation des antennes GSM
- Installation des haut-parleurs en cabine de conduite
- Installation des CCEU sur les rames non compteuses (30 rames)

- Connexion du GSM-R à la CCEU
- Câblage

Essais

Développements pour intégration à l'application sol (PSCS et OGIVE)

ANNEXE 2

DETAIL DES COUTS

SIVE Communicant	VB2N - k€ - CE 2012		
	MO	Achats	Total
Frais fixes	601	870	1 471
Management de projet	14,4		14,4
Frais fixes du fournisseur (marché)		796,3	796,3
Etudes (dossier de définition, Ordre de Modification, dessins ...) et essais	565,6		565,6
Soutien Logistique Intégré (maintenance, formation, pièces de rechange ...)	10,8	59,0	69,9
Méthodes, industrialisation et outillage	9,7	14,8	24,5
Frais variables Bord (pour les 30 rames non équipées CCEU dans le cadre du comptage)	359	498	857
Intégration équipement SIVE (dont intégration IHM en cabine de conduite)	231,6	321,0	552,6
Intégration Centrale de Communication (CCEU)	127,6	177,0	304,7
Frais variables Bord (pour les 8 rames équipées CCEU dans le cadre du comptage)	62	86	147
Intégration équipement SIVE (dont intégration IHM en cabine de conduite)	61,9	85,6	147,5
Intégration Centrale de Communication (CCEU)			
Frais variables Bord (pour les locomotives : 14 BB7600 et 25 BB27300)	321	235	556
Intégration équipement SIVE (dont intégration IHM en cabine de conduite)	320,7	235,3	556,0
Frais variables Sol	90		90
Développements Sol (intégration à la PSCS + adaptation OGIVE)	90,0		90,0
Total	1 432	1 689	3 121
<i>D'où les frais variables à la rame y compris locomotives * (pour les 30 rames non équipées CCEU dans le cadre du comptage)</i>	<i>20,20</i>	<i>22,63</i>	<i>42,83</i>
Intégration équipement SIVE (dont intégration IHM en cabine de conduite)	15,94	16,73	32,68
Intégration Centrale de Communication (CCEU)	4,25	5,90	10,16
<i>D'où les frais variables à la rame y compris locomotives * (pour les 8 rames équipées CCEU dans le cadre du comptage)</i>	<i>15,94</i>	<i>16,73</i>	<i>32,68</i>
Intégration équipement SIVE (dont intégration IHM en cabine de conduite)	15,94	16,73	32,68
Intégration Centrale de Communication (CCEU)			
Pour mémoire	VB2N		
Places assises	888 à 1045		
Nombre de caisses	6 à 7 caisses		
Longueur de rame	146 à 170 m.		
Parc concerné par le projet	38 rames (part ferme)		

* Pour le calcul, la locomotive surnuméraire est affectée à chaque rame au 1/38ème

ANNEXE 3

Echéancier des dépenses

	2012	2013	2014	Cumul	
Rames équipées SIVE Communicant		1	37	38	
		(Prototype)			
M€ (CE 2012)	Equipement SIVE Communicant	0,147	2,104	0,780	3,031
	Intégration à la PSCS*		0,090		0,090
	Total projet (M€ CE 2012)	0,147	2,194	0,780	3,121
	Cumul (M€ CE 2012)	0,147	2,341	3,121	
Total projet (M€ courants)	0,147	2,260	0,828	3,235	
Cumul (M€ courants)	0,147	2,407	3,235		

Délibération n° 2012/392
Séance du 13 décembre 2012

**EQUIPEMENT DE 38 RAMES A 2 NIVEAUX DU RESEAU MONTPARNASSE
EN SYSTEME ANTIENTRAYAGE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- 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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2012/392 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 03 décembre 2012 et de la commission de la qualité de service du 06 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

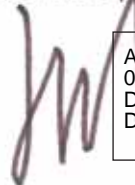
DECIDE

ARTICLE 1 : Est attribuée au bénéfice de la SNCF une subvention d'un montant de 6 870 000 € courants HT, pour le financement à hauteur de 50% de l'équipement de 38 rames circulant sur le réseau Montparnasse d'un système antientrayage.

ARTICLE 2 : La convention de participation financière du STIF à cet investissement est approuvée. La directrice générale est mandatée pour signer cette convention.

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

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



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-392-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul HUCHON

**CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU
STIF A L'EQUIPEMENT DES VOITURES 2 NIVEAUX
DU RESEAU MONTPARNASSE (LIGNE N) EN
SYSTEME ANTIENRAYAGE**

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP [2012]

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Châteaudun, 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°..... ####/####/#####,

Ci après désigné « le STIF ».

d'une part,

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 Madame Bénédicte TILLOY, en sa qualité de Directrice Générale de SNCF-Transilien, dûment habilité à cet effet,

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

d'autre part,

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2 - OBJECTIFS DE L'OPERATION	6
ARTICLE 3 - DESCRIPTION DE L'OPERATION.....	6
3.1. Périmètre.....	6
3.2. Calendrier prévisionnel	6
ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE – MAITRISE D'ŒUVRE DE LA SNCF	7
ARTICLE 5 - COUT DE L'OPERATION.....	7
ARTICLE 6 - FINANCEMENT DE L'OPERATION.....	7
ARTICLE 7 - ETATS FINANCIERS	7
7.1. Nature et contenu des états financiers.....	7
7.1.1 Présentation des états financiers.....	7
7.1.2 Description du contenu des états financiers.....	8
7.2. Périodicité de transmission des états financiers.....	8
ARTICLE 8 - CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION.....	9
8.1. Délais d'engagement.....	9
8.2. Délais de réalisation	9
8.3. Demandes de versement	9
8.3.1 Acomptes annuels	9
a) Premier acompte.....	9
b) Appels de fonds intermédiaires	9
c) Solde annuel hors année de clôture.....	9
8.3.2 Solde final.....	10
8.4. Mandatement et règlement.....	10
8.5. Bénéficiaire.....	10
ARTICLE 9 - ENGAGEMENTS DE LA SNCF VIS-A-VIS DE L'OPERATION	11
9.1. Modification du programme	11
9.2. Affectation des rames sur le réseau.....	11
9.3. Pérennité et maintien en conditions opérationnelles	11
9.4. Respect du calendrier de réalisation et de mise en service.....	11
9.5. Respect des objectifs de disponibilité du parc.....	12
9.6. Communication	12
ARTICLE 10 - SUIVI DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT	12
ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION	12
ARTICLE 12 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF	13
12.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière du programme	13

12.2. Droit d'audit du STIF.....	13
ARTICLE 13 - RESILIATION DE LA CONVENTION	14
ARTICLE 14 - REGLEMENT DES LITIGES	14
ANNEXE 1 - CONSISTANCE DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT.....	15
ANNEXE 2 - JUSTIFICATION DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT	16
ANNEXE 3 - DECOMPOSITION PREVISIONNELLE DES COUTS.....	21
ANNEXE 4 - ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES	22

PROJET

PRÉAMBULE

Au cours du mois de novembre 2010, la ligne N a été fortement perturbée, en raison d'un nombre important de rames immobilisées.

Ces immobilisations ont principalement été occasionnées par des enrayages liés, notamment, à la chute de feuilles mortes.

Le STIF a donc demandé à la SNCF qu'un retour d'expérience soit mené, afin de lui présenter toute solution susceptible de prévenir ces difficultés récurrentes.

Le retour d'expérience conduit par la SNCF a fait émerger que le mois de novembre était depuis plusieurs années un mois particulièrement difficile sur les lignes D et N dont les parcs à deux niveaux n'étaient pas dotés d'antienrayeurs, tandis que d'autres lignes ne subissaient pas les mêmes difficultés.

Un audit, commandité par le STIF en 2011 et destiné à examiner les causes des difficultés afin de pouvoir y remédier, a confirmé cette analyse.

Par ailleurs, en vue de réduire les nuisances sonores, la SNCF préconise le remplacement des semelles de frein en fonte par des semelles en matériaux composite. Un tel remplacement ne peut s'envisager que si les rames sont dotées d'antienrayeurs.

L'équipement de l'ensemble des rames du RER D d'un système antienrayage financé pour moitié par le STIF, engagé dès début 2011 dans le cadre du Programme « Lignes sensibles » a permis, à l'instar des rames du RER C, de diminuer significativement les difficultés liées aux conditions d'adhérence sur la voie.

La dotation en antienrayeurs apparaît être une mesure pertinente confirmée par le retour d'expérience mené à l'automne 2011 sur le RER D, qui, associée à d'autres actions d'exploitation, améliore significativement la disponibilité du parc au cours de la période automnale, et ce de manière pérenne.

A cette fin, le programme d'équipement porte sur un volume de rames correspondant au nombre de rames VB2N qui seront utilisées à terme sur le réseau Montparnasse après radiation des rames Z 5300, soit 38 rames, alors que le parc compte actuellement 24 rames.

La SNCF a donc proposé au STIF d'équiper les rames VB2N du réseau Montparnasse d'un dispositif antienrayage, afin d'apporter une réponse pérenne aux enjeux de qualité de service de la ligne. Un document de présentation a été remis au STIF le 16 juillet et complété le 2 août 2012. Sa synthèse est annexée à la présente Convention.

Cette opération d'investissement a été approuvée par le Conseil du STIF du 13 décembre 2012.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et applique en particulier la gouvernance du matériel définie dans l'Annexe V-2 dudit Contrat. Elle vise à déterminer la consistance de l'opération d'investissement, ses modalités de financement et les engagements réciproques des Parties.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les conditions et modalités de financement par les parties de l'opération d'équipement de 38 rames 2 niveaux VB2N du réseau Montparnasse en système antienrayage et en semelle de freins en matériaux composites (ci-après désignée « **L'Opération d'Investissement** ») et d'en préciser les modalités de mise en œuvre technique.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération, dans les conditions définies à l'ARTICLE 4 - « Maîtrise d'ouvrage – maîtrise d'œuvre de la SNCF » de la présente convention

Le STIF et la SNCF assurent le financement de l'opération, dans les conditions définies à l'ARTICLE 6 - « Financement de l'opération » de la présente convention.

ARTICLE 2 - OBJECTIFS DE L'OPERATION

L'Opération d'Investissement objet de la présente convention vise à prévenir les phénomènes d'enrayage qui entraînent des problèmes d'irrégularité sur la ligne et des immobilisations de rames, notamment en période automnale.

Cette Opération d'Investissement vise donc à maintenir une disponibilité du parc de la ligne N, permettant d'assurer dans des conditions satisfaisantes de confort et de régularité les services tout au long de l'année, notamment au cours de la période automnale.

ARTICLE 3 - DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'Opération d'Investissement est décrite en ANNEXE 1 - « Consistance de l'Opération d'Investissement ».

Elle consiste à équiper 38 rames du réseau Montparnasse d'un système antienrayage conformément au Plan Quadriennal d'Investissement (PQI) du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 en vigueur ;

Cette Opération d'Investissement suit les principes de gouvernance Contrat STIF-SNCF 2012-2015 sauf disposition complémentaire reprise dans la présente convention.

3.1. Périmètre

L'Opération d'Investissement concerne 38 rames VB2N du réseau Montparnasse dont 36 sont composées de 7 voitures et 2 de 6 voitures.

3.2. Calendrier prévisionnel

Les Parties conviennent que l'essentiel du parc de rames VB2N en service commercial sur le réseau Montparnasse circulera avec des antienrayeurs opérationnels dès l'automne 2014.

Les principales échéances prévisionnelles sont :

◆ mise en service de la première rame :

- ◆ 10 octobre 2013 si les modifications ne sont pas jugées substantielles et qu'un Dossier Technique de Sécurité (DTS) ne doit pas être soumis à l'EPSF (cas n°1) ;
- ◆ 10 mai 2014, si une autorisation de mise en exploitation commerciale doit être obtenue auprès de l'EPSF (cas n°2) ;

◆ mise en service commercial de 30 rames :

- ◆ 10 mars 2014 dans le cas n°1 ;
- ◆ 9 juin 2014 dans le cas n°2 ;

◆ mise en service commercial de l'ensemble des rames :

- ◆ 20 octobre 2014 dans les 2 cas.

ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE – MAITRISE D'ŒUVRE DE LA SNCF

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération, sous la responsabilité d'un Directeur d'Opération SNCF.

La SNCF assume l'entière responsabilité des choix techniques et de leur réalisation. Par conséquent, le STIF ne peut être mis en cause dans les recours ou litiges qui en résulteraient.

La SNCF peut éventuellement sous-traiter complètement ou partiellement la réalisation des investissements. Dans ce cas, elle s'engage à faire respecter aux sous-traitants les engagements de la présente convention. Elle ne saurait se prévaloir de la défaillance d'un sous-traitant pour s'exonérer des engagements auxquels elle a souscrit au titre de la présente convention.

Toutefois, la SNCF pourrait être fondée à demander la résiliation de la convention conformément à l'ARTICLE 13 - « Résiliation de la convention » si aucune alternative n'était possible.

ARTICLE 5 - COUT DE L'OPERATION

Le coût de l'Opération d'Investissement est estimé à 13,24 M€ aux conditions économiques 2012.

Ce coût inclut les dépenses de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, dont les frais fixes d'études et de lancement de l'industrialisation. La prise d'effet des dépenses au titre de cette Opération d'Investissement est définie dans l'ARTICLE 11 - « Entrée en vigueur et durée de la convention ».

Le montant prévisionnel de l'Opération d'Investissement en euros courants est de 13,74 M€ HT. Le taux d'actualisation annuel pris pour le calcul en euros courants est de 3%.

Les coûts prévisionnels de l'Opération d'Investissement sont détaillés en ANNEXE 4 -**Erreur ! Source du renvoi introuvable.** « échancier prévisionnel des dépenses ».

ARTICLE 6 - FINANCEMENT DE L'OPERATION

Pour la réalisation de l'Opération d'Investissement, le STIF alloue à la SNCF une subvention non actualisable et non révisable d'un montant de 6,87 M€ courants HT, correspondant à un cofinancement du STIF de 50%.

Cette subvention d'équipement n'est pas assujettie à la TVA.

ARTICLE 7 - ETATS FINANCIERS

7.1. Nature et contenu des états financiers

7.1.1 Présentation des états financiers

La SNCF établit, sous sa responsabilité, les états financiers suivants, datés et signés par le responsable financier de la SNCF :

- ◆ un état financier intermédiaire de l'année en cours (année n) constitué d'un bilan financier intermédiaire des dépenses comptabilisées au cours de l'année n ;
- ◆ un état financier définitif de l'année n constitué :

- 1) d'un bilan financier définitif des dépenses comptabilisées au cours de l'année n ;
- 2) d'un échéancier d'appels de fonds actualisé.
- ◆ **un état de solde récapitulatif** constitué d'un bilan financier définitif des dépenses acquittées pour toute l'Opération d'Investissement.

7.1.2 Description du contenu des états financiers

- ◆ **Les bilans financiers intermédiaires et définitifs sont constitués des pièces suivantes :**
 - ◆ **un état récapitulatif** des dépenses comptabilisées par la SNCF au cours de l'année n pour l'Opération d'Investissement daté et présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en ARTICLE 14 -ANNEXE 3 -« échéancier prévisionnel des dépenses »21 au présent contrat ;
 - ◆ **la liste des dépenses comptabilisées** par la SNCF au cours de l'année n précisant pour chaque facture : le numéro de facture, l'objet, le montant HT et la date de comptabilisation. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur) ;
 - ◆ les justificatifs des dépenses.
- ◆ **L'état de solde récapitulatif est constitué des pièces suivantes :**
 - ◆ **un état récapitulatif** des dépenses acquittées par la SNCF pendant la durée de l'opération d'investissement daté et présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en ARTICLE 14 -ANNEXE 3 -« échéancier prévisionnel des dépenses »21 du présent contrat ;
 - ◆ **la liste des dépenses acquittées** par la SNCF pendant la durée de l'Opération d'Investissement précisant notamment pour chaque facture : le numéro de facture, l'objet, le montant HT et la date de comptabilisation. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur).
- ◆ **Les échéanciers d'appels de fonds actualisés sont constitués des pièces suivantes :**
 - ◆ le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés dans le cadre de l'Opération d'Investissement,
 - ◆ la ventilation des fonds demandés par exercice selon la ventilation du budget prévisionnel joint en ARTICLE 14 -ANNEXE 3 -« échéancier prévisionnel des dépenses »21.

7.2. Périodicité de transmission des états financiers

Les états financiers intermédiaires et définitifs sont transmis par la SNCF au STIF selon l'échéancier défini ci-après :

- ◆ **état financier intermédiaire de l'année n** : transmis au plus tard dans les 10 jours précédant le 2nd comité de suivi de l'année n ;
- ◆ **état financier définitif de l'année n** : transmis au 15 février de l'année (n+1).

Nonobstant le précédent alinéa :

- ◆ pour 2012, la SNCF ne transmettra pas d'état financier intermédiaire
- ◆ pour l'année de clôture, l'état financier définitif de l'année sera transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de cette même année.

L'état de solde est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de l'année de clôture de l'Opération d'investissement.

ARTICLE 8 - CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

8.1. Délais d'engagement

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'Opération d'Investissement 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, la SNCF n'a pas transmis aux services du STIF une attestation de démarrage des travaux de cette Opération d'Investissement et une demande de paiement d'un premier acompte, la subvention du STIF devient caduque et est annulée.

8.2. Délais de réalisation

Le délai maximum de réalisation de l'Opération d'Investissement est fixé à 3 ans à compter de la date de notification de la présente convention par le STIF.

8.3. Demandes de versement

La subvention allouée par le STIF à la SNCF fera l'objet de versements échelonnés par le STIF intervenant, sur appels de fonds signés du représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions définies au présent article.

8.3.1 Acomptes annuels

a) Premier acompte

Le STIF verse un premier acompte à la SNCF correspondant à 15% du montant de la subvention prévue à ARTICLE 6 - « Financement de l'opération » au vu de la production d'une attestation de démarrage des travaux signée par le Directeur d'Opérations SNCF.

b) Appels de fonds intermédiaires

- ◆ le premier appel de fonds relatif à l'année n est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 juin de l'année n. Il est égal à 50% de la part de financement du STIF prévue pour l'année n dans l'échéancier de paiement validé par le premier comité de suivi de l'année. Aucun justificatif de dépenses n'est demandé à la SNCF, à ce stade ;
- ◆ le deuxième appel de fonds annuel est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de l'année n. Il est égal au maximum à 50% de la part de financement du STIF prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n. Le montant cumulé des appels de fonds effectués au titre de l'année n ne peut pas dépasser 100% de la part de financement du STIF au titre de l'année n telle que prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n ;
- ◆ nonobstant les deux précédents alinéas, le montant de 15% versé au titre du premier acompte de la présente convention vient en diminution du ou des premiers appels de fonds intermédiaires (le montant des appels de fonds intermédiaires ne peut pas être négatif).

c) Solde annuel hors année de clôture

Le paiement ou la régularisation du solde des dépenses de l'année n est effectué au vu du bilan financier définitif annuel des dépenses comptabilisées transmis par la SNCF au STIF au plus tard au 15 février de l'année n+1, excepté pour la dernière année d'exécution de la présente convention.

Le montant du solde annuel correspond à la différence entre :

- ◆ la part de financement définitive du STIF au titre de l'année n calculée sur la base du Bilan financier définitif de l'année n ;

- ◆ et les acomptes versés par le STIF au titre de l'année n.
- ◆ Si les dépenses justifiées par la SNCF au titre de l'année n sont inférieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à hauteur du prorata de cofinancement du STIF à l'Opération d'Investissement et le Bénéficiaire devra diminuer le 1^{er} acompte annuel de l'année n+1 des sommes trop perçues au titre de n.

Si les dépenses justifiées par la SNCF au titre de l'année n sont supérieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF au titre de l'année n est ajusté à hauteur du prorata du cofinancement du STIF à l'Opération d'Investissement et le montant à verser au Bénéficiaire au titre de l'année n sera augmenté en conséquence, sous réserve que le montant modifié du budget prévisionnel ait été validé entre les parties.

Dans ce cas, un appel de solde de régularisation est effectué par la SNCF au cours du premier trimestre de l'année n+1.

8.3.2 Solde final

L'appel de fonds relatif au solde final de l'Opération d'investissement est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de la dernière année d'exécution de l'Opération d'investissement au vu de l'état de solde.

Le montant du solde final correspond à la différence entre :

- ◆ la part de financement définitive du STIF au titre de la présente convention calculée sur la base de l'Etat de solde, dans la limite du montant de subvention du STIF fixé à l'article 6 de la présente convention. ;
- ◆ et les montants versés par le STIF au titre de la présente convention.

Si les dépenses acquittées par la SNCF au titre de la présente convention sont inférieures 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 hauteur du prorata de cofinancement du STIF à l'Opération d'Investissement et selon le cas :

- ◆ le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes trop perçues ;
- ◆ le solde à verser au Bénéficiaire au titre de la présente convention sera réduit en conséquence.

8.4. Mandatement et règlement

Les paiements dus à la SNCF sont effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds présentés dans les conditions précisées à l'article « 8.3 - Demandes de versement » ci-avant.

8.5. Bénéficiaire

Les versements de subvention à la SNCF 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
- ◇ BIC (SWIFT) : BDFEFRPPCCT
- ◇ IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6238 595

ARTICLE 9 - ENGAGEMENTS DE LA SNCF VIS-A-VIS DE L'OPERATION

9.1. Modification du programme

A compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, aucune modification substantielle ne pourra être apportée au projet décrit à l'ARTICLE 3 - « Description de l'opération » sans l'autorisation expresse du STIF.

Sont considérées comme substantielles au sens de la présente convention STIF-SNCF, les modifications qui touchent à la Consistance de l'Opération d'Investissement - telle que décrite à l'ANNEXE 1 - Consistance de l'Opération d'Investissement.

Ainsi, si une modification du projet apparaît nécessaire, le Bénéficiaire s'engage à en informer le STIF en précisant l'impact sur le contenu de l'opération, son coût et éventuellement le calendrier de réalisation. Cette modification pourra alors éventuellement faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

Les autres modifications apportées au projet, telles que présentées en ANNEXE 2 -« Justification de l'Opération d'Investissement » feront l'objet d'une information au Comité de suivi Matériel Roulant défini dans le cadre de la gouvernance du matériel roulant du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et de celle définie dans les contrats suivants.

S'il est constaté à l'issue de l'opération, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet initial décrit ARTICLE 3 - « Description de l'opération », ou modifié comme convenu entre les Parties, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires selon les dispositions de l'ARTICLE 14 -« Règlement des Litiges ». Le versement du solde de la subvention pourra alors être momentanément suspendu.

Lorsque la réalisation aura été reconnue satisfaisante, il sera procédé au calcul et au versement du solde de la subvention due par le STIF, comme stipulé à l'article 8.3 « Demandes de versement ».

9.2. Affectation des rames sur le réseau

Le matériel roulant équipé du système antienrayage objet de la présente convention, doit effectuer des circulations commerciales sur le réseau Montparnasse (Ligne N). Sachant que certaines rames ne sont pas encore affectées à ce réseau, elles pourront transitoirement être affectées à d'autres lignes Transilien.

Les circulations commerciales dérogeant à ce principe sont autorisées à titre exceptionnel et feront l'objet d'une information au STIF et d'un accord préalable du STIF si elles devaient se prolonger.

9.3. Pérennité et maintien en conditions opérationnelles

La SNCF s'engage à prendre toutes mesures utiles pour assurer la pérennité et le maintien en conditions opérationnelles de l'équipement financé dans la présente convention.

En cas de radiation anticipée ou accidentelle d'un véhicule, la SNCF et le STIF définiront ensemble les conditions d'un report éventuel des équipements sur un autre véhicule, ainsi que les modalités de prise en charge des frais correspondants.

9.4. Respect du calendrier de réalisation et de mise en service

Le non respect du calendrier prévisionnel tel que défini à l'article 3.2 « Calendrier prévisionnel » est assorti d'une pénalité versée par la SNCF au STIF de 8 000 euros par rame et par mois de retard pour chaque échéance prévue calculée au *pro rata temporis*.

Ce montant est plafonné à 300 000 euros pour l'ensemble de l'Opération d'Investissement.

9.5. Respect des objectifs de disponibilité du parc

Dès la mise en service du dispositif antienrayage sur les rames modifiées, la SNCF procèdera en période automnale à la mesure sur la ligne N :

- ◆ du taux quotidien de disponibilité des rames VB2N ;
- ◆ du nombre d'essieux reprofilés ou remplacés ;
- ◆ du nombre de trains retardés en automne pour cause d'adhérence dégradée ;
- ◆ du nombre de trains supprimés en automne pour cause de plan de transport allégé.

Ces indicateurs seront comparés à ceux des rames VB2N des années précédentes sur la ligne N.

Cette mesure sera poursuivie pendant les 2 périodes automnales suivant la mise en service du dispositif de la dernière rame modifiée.

9.6. Communication

Les actions de communication se font selon les modalités définies à l'annexe V-2 du Contrat STIF-SNCF 2012-2015, ainsi que celles définies dans les contrats suivants.

En outre, les deux Parties s'engagent à mentionner le nom de chacun des financeurs pendant toute la durée de vie des équipements financés en indiquant le taux de financement et en apposant les logos respectifs des deux Parties sur toute publication concernant l'opération.

ARTICLE 10 - SUIVI DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT

Le suivi de l'avancement de l'opération est effectué dans le cadre des dispositions relatives à la gouvernance du matériel roulant du Contrat STIF-SNCF 2012-2015, ainsi que celles définies dans les contrats suivants.

Par souci de simplification, et compte tenu de la congruence avec les projets déjà lancés, les Parties conviennent que :

- ◆ le comité de suivi est organisé concomitamment au comité de suivi de la Convention NAT/AGC/Z2N qui se réunit deux fois par an ;
- ◆ le Comité technique préalable spécifique à cette présente opération est également regroupé ;
- ◆ le calendrier de tenue des comités de suivi est convenu d'un commun accord entre les parties ;
- ◆ les états financiers visés à l'article « 7.2 - Périodicité de transmission des états financiers » de la présente convention ;
- ◆ le calendrier actualisé de livraison des investissements prévu à l'article - « Calendrier prévisionnel » ;
- ◆ le bilan physique annuel d'équipement sera transmis avec l'inventaire du matériel roulant prévu au Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et de celui défini dans les contrats suivants.

ARTICLE 11 - 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.

Elle expire après la réalisation des trois étapes suivantes :

- ◆ mise en service de la dernière rame équipée,

- ◆ présentation du bilan physique et financier de l'ensemble de l'opération par la SNCF, dans le cadre contractuel arrêté entre les parties aux termes de l'ARTICLE 5 -« Coût de l'opération »- et de l'ARTICLE 8 -« Conditions et modalités de versement de la subvention » ci-dessus,
- ◆ règlement de la totalité de la subvention due par le STIF à la SNCF.

La prise d'effet de la présente convention au titre de cette Opération d'Investissement est fixée au 1^{er} janvier 2012.

Les éventuelles dépenses postérieures au Plan Quadriennal d'Investissement 2012-2015, seront reprises dans le Plan Quadriennal d'Investissement suivant.

La durée de la présente convention est fixée au maximum à 10 ans à compter de la date de notification.

ARTICLE 12 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF

Le STIF exerce son droit d'information et d'audit dans le cadre des dispositions relatives à la gouvernance du matériel roulant au Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et celles définies dans les contrats suivants, en assimilant ce projet d'équipement à un projet de rénovation.

Dans ce cadre le comité de suivi pourra demander la communication de tous autres documents ou éléments d'information qu'il jugera utile à la réalisation de sa mission.

Les éventuels litiges seront alors à traiter selon les dispositions de l'ARTICLE 14 -« règlement des litiges ».

12.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière du programme

L'utilisation de la subvention peut faire l'objet d'un contrôle sur pièce ou sur place dans un délai de 3 ans suivant le paiement du solde final par le STIF selon les modalités et dans les conditions précisées au présent article.

La SNCF prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission sur demande du STIF, dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique ponctuel ou permanent aux documents ou d'une transmission des documents sous forme papier.

12.2. Droit d'audit du STIF

En complément des dispositions de l'Annexe V-2 du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et de celles figurant dans les contrats suivants, les modalités d'application suivantes sont précisées.

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention et aux études ayant servi de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF en cas d'absence de résolution du litige selon les modalités de l'ARTICLE 14 - « Règlement des Litiges ».

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à la SNCF la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits sans limitation de durée.

Si les éléments fournis par la SNCF ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par la SNCF, le STIF se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de modifier le montant de ses versements en cas d'absence de résolution du litige selon les modalités de l'ARTICLE 14 - « Règlement des Litiges ».

ARTICLE 13 - RESILIATION DE LA CONVENTION

Sur la demande expresse et motivée de l'une des Parties, et en cas d'absence de résolution amiable, la présente convention peut-être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'autre Partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération, dont l'hypothèse visée à l'article 9.1 – « Modification du programme » d'une modification du programme non autorisée par le STIF.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

En cas de résiliation de la convention, le bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 7 – « Solde final » à la date de résiliation de la présente convention.

Dans l'hypothèse d'un non respect des Engagements de la SNCF vis-à-vis de l'opération, tels que définis à l'article 9 et en cas d'absence de résolution du litige selon les modalités de l'ARTICLE 14 -« Règlement des Litiges », 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 devront être reversées au STIF.

ARTICLE 14 - REGLEMENT DES LITIGES

En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application de la Présente convention, il sera fait application des dispositions de l'article 103 « Règlement amiable des différends » du Contrat STIF-SNCF 2012-2015, puis de celles définies dans les contrats suivants.

Fait à Paris, le _____ en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
---	--

La Directrice Générale de SNCF-Transilien Bénédicte TILLOY,	
--	--

PROJET

ANNEXES

ANNEXE 1 - CONSISTANCE DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT

1. GAINS ATTENDUS

En évitant les problèmes d'adhérence en freinage, les enrayerages et les crises essieu récurrentes qui en découlent en période automnale, l'équipement en antienrayeurs des rames VB2N de la ligne N devrait permettre:

- ◆ de réduire les retards dus aux conditions d'adhérence dégradée ;
- ◆ de ne plus devoir immobiliser un nombre de rames dépassant le niveau moyen de réserve pour maintenance (m) et de réserve pour aléas. Il ne devrait donc plus être nécessaire de réduire le plan de transport au parc disponible, évitant ainsi la mise en œuvre de plan de transport allégé.

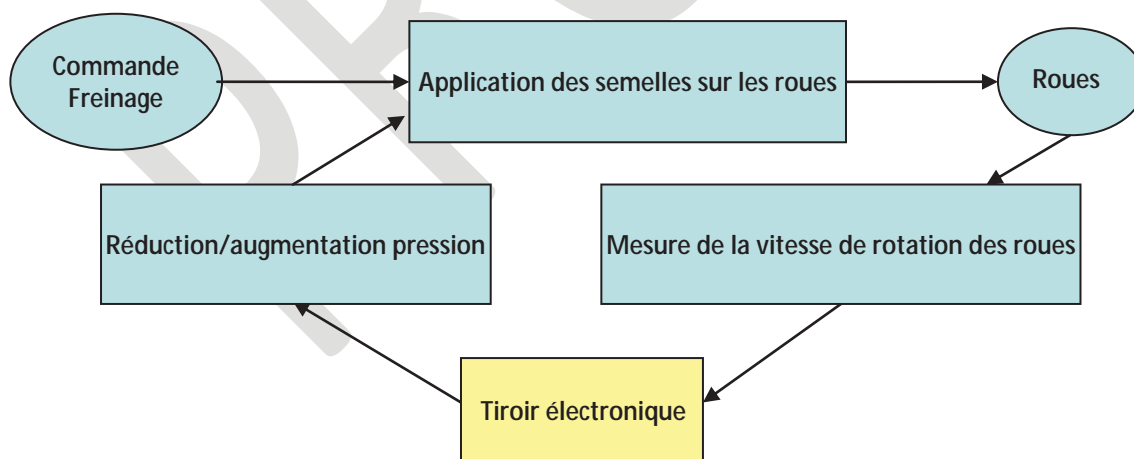
Ce projet d'investissement vise donc à offrir une meilleure qualité de service aux voyageurs de la ligne N en termes de réalisation de l'offre et de régularité.

2. DESCRIPTION DU SYSTEME ANTIENRAYEUR VB2N

Le système antienrayage est équivalent à un système ABS sur les automobiles.

Il a pour fonction d'adapter en temps réel l'effort de freinage à l'adhérence disponible entre la roue et le rail. Il n'intervient sur l'effort de freinage qu'en cas d'adhérence insuffisante. Pour ce faire, le tiroir électronique de commande reçoit le signal en provenance des capteurs tachymétriques montés en bout d'essieu qui lui permettent de surveiller en permanence la vitesse de rotation des essieux. Il détecte ainsi les signes montrant qu'un essieu commence à glisser sur le rail, et commande alors les électrovalves de délestage permettant la diminution de la pression d'air dans les cylindres de frein, réduisant l'effort d'application des semelles de frein sur les roues et par conséquent l'effort de freinage.

L'enrayerage est ainsi évité pendant le freinage dans le système fonctionnel suivant :



Le dispositif antienrayeur sera composé pour chaque caisse de VB2N :

- ◆ de capteurs de vitesse montés en bout d'essieu ;
- ◆ d'électrovalves de délestage de l'effort de freinage ;
- ◆ d'un tiroir de contrôle commande, recevant les informations des capteurs de vitesse et commandant les électrovalves.

La régulation de l'effort de freinage par l'antienrayeur peut s'appliquer :

- ◆ soit de façon différenciée et indépendante sur chaque essieu de chaque voiture. On parle alors d'antienrayeur « essieu-essieu ». C'est ce type de régulation qui a été appliqué sur les Z2N.
- ◆ soit de la même façon sur les essieux d'un même bogie, mais indépendamment d'un bogie à l'autre. On parle alors d'antienrayeur « bogie-bogie ». Ce type de régulation convient pour les compositions longues. C'est ce type de régulation qui est proposé sur les VB2N.

Par ailleurs, le tiroir de contrôle-commande réalise dans le cadre de son fonctionnement normal des tests qui lui permettent de détecter un défaut de fonctionnement, qu'il soit lié aux équipements périphériques (capteurs de vitesse, électrovalves) ou au tiroir lui-même. Lorsqu'un défaut est détecté, le tiroir le signale par le biais d'une lampe de signalisation latérale sur la caisse ou lors du test en cabine de conduite de la voiture pilote Bxe afin de faciliter la prise en compte de l'avarie par les services de maintenance.

L'intégration de cet équipement antienrayeur, nouveau consommateur d'énergie électrique sur les rames VB2N, rend nécessaire le renforcement du convertisseur de charge batterie ainsi que le remplacement de la batterie en voiture pilote Bxe.

A noter que contrairement aux Z2N de la ligne D, il sera peut-être nécessaire de réaliser un Dossier Technique de Sécurité (DTS) permettant à l'EPSF de se prononcer sur l'homologation de la nouvelle configuration des VB2N équipées d'antienrayeurs. Il n'existe effectivement pas de matériel équipé de façon similaire en service qui pourrait servir de référence comme cela avait été le cas avec les Z20500 de la ligne C. Les études techniques et l'instruction du dossier permettront d'établir la substantialité de la modification et de confirmer ou d'écarter la nécessité de présentation d'un DTS auprès de l'EPSF.

ANNEXE 2 - JUSTIFICATION DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT

1. RETOURS D'EXPERIENCE LIGNES D ET N

1.1. Ligne D

L'expérience des lignes C et D, qui ont vu la plupart de leurs rames Z2N équipées d'antienrayeur montre l'efficacité de ce dispositif pour lutter contre les conséquences des enrayages sur le matériel roulant.

En effet, avec plus de 50 rames équipées sur la ligne D au début de l'automne 2011, SNCF Transilien a pu constater:

- ◆ qu'aucun enrayage n'a été identifié sur les rames équipées d'antienrayeur ;
- ◆ que des enrayages importants ont été constatés à partir du mois de novembre 2011 sur des rames non équipées d'antienrayeur, obligeant à arrêter jusqu'à 8 rames simultanément pour maintenance des essieux.

L'automne 2012 sera le premier automne passé avec l'ensemble du parc équipé sur la ligne D.

1.2. Ligne N

La ligne N, exploitée avec des VB2N non équipées d'antienrayeur, traverse des zones boisées vers Dreux et Mantes avec un profil comportant des rampes et des pentes. Elle est régulièrement affectée par des problèmes d'enrayages, notamment en période automnale. Les dégradations subies par les roues en cas d'enrayage obligent au retrait des trains de l'exploitation commerciale pour passage en Technicentre de Maintenance. Il en résulte de façon récurrente des surcoûts de maintenance ainsi qu'une diminution marquée de la disponibilité du matériel roulant, le nombre de rames immobilisées pouvant rapidement dépasser le niveau moyen de réserve pour maintenance (m) et de réserve pour aléas.

En termes d'exploitation, la dégradation des conditions d'adhérence en automne sur la ligne N conduit chaque année à :

- ◆ limiter l'effort de traction et anticiper les freinages à l'approche des zones connues pour être très sensibles aux enrayages, pour éviter de solliciter trop fortement l'adhérence. Ces mesures provoquent des retards ;
- ◆ mettre en place des plans de transport allégés (suppression de trains) en raison de l'indisponibilité du matériel roulant, immobilisé pour maintenance des essieux avariés.

Pour tenter de minimiser les difficultés rencontrées en exploitation, la ligne N met en place chaque année en automne des mesures préventives: train laveur, élagage, rappel des gestes métiers conduite et retour d'expérience conduite en cas d'enrayage important, mobilisation des centres de maintenance, pré-programmation des acheminements, constitution d'un stock d'essieux. De plus, à l'automne 2011, quatre rames Z5300 supplémentaires ont été affectées à la ligne N.

Le renforcement de ces mesures préventives a ces dernières années permis de limiter le nombre d'essieux à traiter et l'indisponibilité du matériel roulant qui en découle. Les difficultés d'exploitation rencontrées en automne 2011 ont été moindres qu'en 2010, d'une part grâce aux mesures préventives et d'autre part en raison d'un automne plutôt doux dont l'arrivée a été progressive (en 2010 la chute des températures avait été brutale, provoquant un pic très marqué d'enrayages, une accumulation d'essieux à traiter, rendant la situation difficile à résorber).

Les résultats de l'automne 2011 ont été les suivants:

- ◆ la régularité journée s'est établie en novembre 2011 à 90 % contre 81 % en novembre 2010, et la régularité en pointe s'est établie à 85 % en novembre 2011 contre 76 % en novembre 2010 ;
- ◆ l'irrégularité provoquée par les intempéries et la mauvaise adhérence en novembre 2011 est meilleure qu'en 2010, revenue à un niveau similaire aux années précédentes ;
- ◆ Le nombre d'essieux VB2N à traiter s'est monté à 246 à l'automne 2011 au lieu de 415 en 2010.

Pour autant, malgré un automne bien préparé et nettement moins difficile en 2011 qu'en 2010, et l'affectation de 4 rames Z5300 supplémentaires à la ligne devant permettre de passer dans de meilleures conditions cette période délicate, le plan de transport allégé a tout de même dû être appliqué du 2 novembre en pointe de soirée au 10 novembre 2011. Ce sont ainsi 30 trains qui ont été supprimés sur cette période en 2011 (l'automne 2010 avait vu quant à lui 77 trains supprimés).

Pour mémoire, 71 trains avaient été supprimés au mois de novembre 2008, et 39 en novembre 2009.

2. CONSISTANCE TECHNIQUE DE LA MODIFICATION

◆ Etudes techniques

- ◆ suivi et management de projet ;
- ◆ études préliminaires ;
- ◆ élaboration du Dossier Technique Détaillé ;
- ◆ rédaction de l'Ordre de Modification et modification des plans ;
- ◆ définition des essais de type et de série ;
- ◆ réalisation de la nomenclature des pièces, approvisionnement et suivi des fournisseurs ;
- ◆ constitution du Dossier Justificatif de Sécurité (DJS) ou, si la modification est jugée substantielle, constitution du Dossier Technique de Sécurité (DTS) et présentation à l'EPSF pour autorisation de mise en exploitation commerciale ;
- ◆ méthodes et logistique industrielle ;
- ◆ modification des documents de maintenance ;
- ◆ passation des marchés de fournitures ;

- ◆ adaptation de l'état des pièces de rechange.
- ◆ **Modification apportées à chaque voiture :**
 - ◆ levage et modification des bogies (rampes tuyauteries et capteurs tachymétriques en bout d'essieu) ;
 - ◆ montage des électrovalves et tuyauteries ;
 - ◆ modification armoire pour implantation d'un tiroir électronique par caisse et câblage ;
 - ◆ renforcement de la charge batterie et remplacement de la batterie (voiture pilote Bxe).
- ◆ **Essais statiques et dynamiques**

3. STRATEGIE INDUSTRIELLE

3.1. Intégration dans le schéma directeur de parc

Le parc VB2N est en phase de Révisions Générales.

La radiation des rames VB2N de la ligne N est envisagée entre 2024 et 2026. Il est prévu que l'équipement antienrayeur reste en service jusqu'à la radiation des rames.

3.2. Organisation industrielle de l'équipement en antienrayeurs

L'équipement des rames VB2N de la ligne N en antienrayeur sera effectué :

- ◆ soit sur une chaîne spéciale installée à cet effet à Trappes, sur le modèle de la chaîne mise en place au Landy pour les Z20500 de la ligne D ;
- ◆ soit lors de la Révision Générale pour les rames y passant sur la période de mise en œuvre de la chaîne spéciale.

La chaîne spéciale nécessitera une immobilisation de 2 rames VB2N en permanence. Ces 2 rames seront compensées sur la ligne N par le maintien en service commercial de 6 Z 5300 (4 en roulement et 2 en volant de maintenance).

Il n'y aura pas besoin de réaliser de RG sur ces Z 5300. De plus, il n'est pas nécessaire de prévoir l'équipement en GSM-R de ces Z 5300, car la terminaison de l'équipement en antienrayeur est prévue avant la fin de l'année 2014, avant le passage au GSM-R de la région de Paris Rive Gauche. Toutefois, si le planning devait être décalé pour une cause quelconque, ce point devra être reconsidéré.

3.3. Coordination avec autres projets en cours

Deux autres opérations majeures auront lieu sur les voitures VB2N en parallèle de ce projet :

- ◆ les révisions générales, qui s'échelonnent jusqu'en 2016 environ. Les rames à équiper de Comptage automatique des Voyageurs le sont lors de cette opération.
- ◆ l'équipement en SIVE Communicant des rames VB2N. Il sera réalisé en partie (câblage) avec l'équipement antienrayeurs. Ce projet SIVE Communicant est actuellement instruit en parallèle pour décision du STIF. La SNCF s'assurera que l'installation du SIVE ne portera pas préjudice au planning d'installation des antienrayeurs.

3.4. Jalonnement du projet et de sa réalisation

Etape / Jalon	Date
Lettre d'intention du STIF et projet de convention de financement	Fin octobre 2012
Comité des engagements SNCF (phase contrat)	19 novembre 2012
Conseil d'Administration du STIF (convention de financement)	13 décembre 2012
Mise en service de l'équipement antienrayeur de la première rame (<u>si modification jugée non substantielle au sens de l'EPSF</u>)	Début octobre 2013
Mise en service de l'équipement antienrayeur de la première rame (<u>si modification jugée substantielle au sens de l'EPSF</u>)	Début mai 2014
Mise en service commercial de 30 rames (<u>si modification jugée non substantielle</u>)	Début mars 2014
Mise en service commercial de 30 rames (<u>si modification jugée substantielle au sens de l'EPSF</u>)	Début juin 2014
38 rames VB2N de la ligne N équipées antienrayeur	Fin octobre 2014

A noter que ces dates sont sous réserve de la transmission par le STIF à la SNCF d'une lettre d'intention et d'un projet de convention de financement pour la fin octobre 2012 et de l'approbation du projet par le Comité des engagements de la SNCF le 19 novembre 2012.

4. DEPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses d'exploitation supplémentaires générées par cet investissement sont compensées par les dépenses évitées, notamment par le dispositif antienrayeur qui permet d'éviter des interventions de maintenance sur les essieux. Les économies ainsi générées participent à l'atteinte par SNCF Transilien des objectifs de productivité déjà intégrés dans la convention d'exploitation 2012-2015.

5. CALENDRIER DE REALISATION

Les calendriers présentés dans ci-après sont basés sur le jalonnement détaillé au paragraphe 3.4 « Jalonnement du projet et de sa réalisation ».

Le planning prévisionnel de réalisation du projet dépend de la nécessité ou non d'obtenir une autorisation de mise en service par l'EPSF.

5.1. Modification non substantielle au sens de l'EPSF

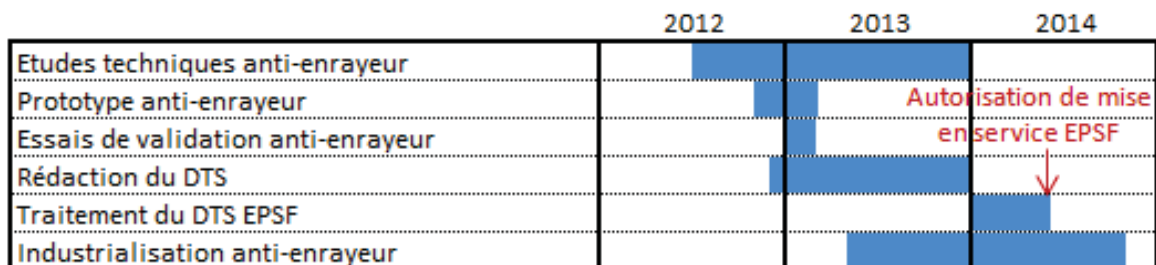
Si la modification est jugée non substantielle, un Dossier Justificatif de Sécurité est suffisant, l'autorisation de mise en service étant délivrée par le service compétent de la SNCF. Dans ce cas, le planning prévisionnel est le suivant :

	2012	2013	2014
Etudes techniques anti-enrayeur	[Barre bleue]		
Prototype anti-enrayeur	[Barre bleue]	[Barre bleue]	
Essais de validation anti-enrayeur	[Barre bleue]	[Barre bleue]	
Rédaction du DJS	[Barre bleue]	[Barre bleue]	
Industrialisation anti-enrayeur		[Barre bleue]	[Barre bleue]

Autorisation de mise
 ↓ en service V-TS

5.2. Modification substantielle au sens de l'EPSF

Si la modification est jugée substantielle, des délais d'études, d'essais et de traitement du Dossier Technique de Sécurité (DTS) par l'EPSF seront nécessaires avant la mise en service de l'antienrayeur. Dans ce cas, le début de l'industrialisation pourra avoir lieu avant la délivrance des autorisations par l'EPSF car une modification de pré-équipement sera faite dans un premier temps en laissant désactivée la fonction antienrayage, rendant ainsi la modification non substantielle. Une fois les autorisations de l'EPSF obtenues, une modification d'activation sera réalisée avec l'intégration du tiroir et la validation fonctionnelle par des essais. Le planning prévisionnel dans ce cas devient :



ANNEXE 3 - DECOMPOSITION PREVISIONNELLE DES COUTS

M€ conditions économiques 2012	main d'œuvre	matière	total
Frais fixes	1,07	1,10	2,16
Etude de faisabilité	0,14	0,00	0,14
- management de projet	0,10		0,10
- études	0,05		0,05
Etudes et développement	0,93	1,10	2,02
- études technique et rédaction de l'Ordre de Modification	0,31		0,31
- démonstration de la conformité , administration du matériel	0,15		0,15
- gestion de la documentation	0,11		0,11
- méthodes, soutien logistique, industrialisation	0,13		0,13
- réalisation des essais statiques et dynamiques par l'AEF	0,23		0,23
- frais fixes fournisseur électronique embarquée		0,17	0,17
- industrialisation et outillage		0,93	0,93
Frais variables	3,62	7,46	11,08
Production	3,62	7,46	11,08
- déaccouplement, préparation, retrait des bogies, réaccouplement, manœuvre, pesage et essais rames	1,43		1,43
- pose câblages, électrovalves, tuyauteries, tiroirs électroniques capteurs tachymétriques, chaudronnerie, renforcement de la charge batterie	2,18		2,18
- matière		7,46	7,46
Opération d'investissement	4,68	8,56	13,24

ANNEXE 4 - ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

Phases	2012	2013	2014	total
	études	prototype production	production	
M€ (euros constants conditions économiques 2012)	0,62	8,85	3,77	13,24
frais fixes	0,62	1,54		2,16
frais variable		7,31	3,77	11,08
M€ (euros courants)	0,62	9,12	4,00	13,74
frais fixes	0,62	1,59		2,21
frais variable		7,53	4,00	11,53
Part SNCF	0,31	4,56	2,00	6,87
Part STIF	0,31	4,56	2,00	6,87

Délibération n° 2012/393

Séance du 13 décembre 2012

**ADAPTATION ET RENOVATION DE 6 RAMES Z2N POUR LEUR
EXPLOITATION EN ILE-DE-FRANCE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- 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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2012/393 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 03 décembre 2012 et de la commission de la qualité de service du 06 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

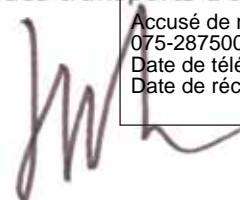
DECIDE

ARTICLE 1 : Est attribuée au bénéfice de la SNCF une subvention d'un montant de 8 250 000 € courants HT, pour le financement à hauteur de 50% de l'adaptation et la rénovation de 6 rames Z2N pour leur exploitation en Ile-de-France.

ARTICLE 2 : La convention de participation financière du STIF à cet investissement est approuvée. La directrice générale est mandatée pour signer cette convention.

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

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



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-393-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

**CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU
STIF A LA MUTATION, LA TRANSFORMATION ET LA
RENOVATION DE 6 Z2N NORD – PAS-DE-CALAIS
POUR LEUR EXPLOITATION EN ILE-DE-FRANCE**

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP [2012]

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Châteaudun, 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°..... ####/####/#####,

Ci après désigné « le STIF ».

d'une part,

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 Madame Bénédicte TILLOY, en sa qualité de Directrice Générale de SNCF-Transilien, dûment habilité à cet effet,

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

d'autre part,

PROJET

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION	7
ARTICLE 2 - OBJECTIFS DE L'OPERATION	7
ARTICLE 3 - DESCRIPTION DE L'OPERATION.....	7
3.1. Périmètre.....	7
3.2. Calendrier prévisionnel	7
ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE – MAITRISE D'ŒUVRE DE LA SNCF	8
ARTICLE 5 - COUT DE L'OPERATION.....	8
ARTICLE 6 - FINANCEMENT DE L'OPERATION.....	8
ARTICLE 7 - ETATS FINANCIERS	8
7.1. Nature et contenu des états financiers.....	8
7.1.1 Présentation des états financiers.....	8
7.1.2 Description du contenu des états financiers.....	9
7.2. Périodicité de transmission des états financiers.....	9
ARTICLE 8 - CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION.....	10
8.1. Délais d'engagement	10
8.2. Délais de réalisation	10
8.3. Demandes de versement	10
8.3.1 Acomptes annuels.....	10
a) Premier acompte.....	10
b) Appels de fonds intermédiaires	10
c) Solde annuel hors année de clôture.....	10
8.3.2 Solde final	11
8.4. Mandatement et règlement.....	11
8.5. Bénéficiaire.....	11
ARTICLE 9 - ENGAGEMENTS DE LA SNCF VIS-A-VIS DE L'OPERATION	12
9.1. Modification du programme	12
9.2. Affectation des rames sur le réseau.....	12
9.3. Pérennité et maintien en conditions opérationnelles	12
9.4. Respect du calendrier de réalisation et de mise en service.....	12
9.5. Respect des objectifs de disponibilité du parc.....	12
9.6. Evolution des coûts de maintenance	12
9.7. Communication	13
ARTICLE 10 - SUIVI DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT	13
ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION	13
ARTICLE 12 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF	14

12.1.	Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière du programme	14
12.2.	Droit d'audit du STIF	14
ARTICLE 13 -	RESILIATION DE LA CONVENTION	14
ARTICLE 14 -	REGLEMENT DES LITIGES	15
ANNEXE 1 -	CONSISTANCE DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT.....	16
ANNEXE 2 -	DECOMPOSITION PREVISIONNELLE DES COUTS.....	18
ANNEXE 3 -	ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES	18

PROJET

PRÉAMBULE

Les automotrices à 2 niveaux Z2N représentent un enjeu majeur pour le réseau Transilien : elles composent actuellement l'essentiel du parc des lignes C, D, R et U, ainsi qu'une part importante du parc de la ligne P.

Face aux tensions sur le parc actuellement constatées sur ces lignes et aux besoins supplémentaires pour améliorer la robustesse et mieux répondre aux attentes des Franciliens, un accroissement de parc semble judicieux.

Plusieurs générations de Z2N ont été construites :

- ◆ 1983-1985 : 52 rames Z 5600 quadricaises et hexacaisses actuellement affectées aux lignes Transilien C et R ainsi qu'au TER Bourgogne desservant l'Ile-de-France ;
- ◆ 1985-1988 : 58 rames Z 8800 quadricaises actuellement affectées aux lignes Transilien C et U ;
- ◆ 1988-1998 : 194 rames Z 20500 quadricaises et pentacaisses : actuellement en service sur les lignes Transilien D et U ;
- ◆ 1996 : 6 rames Z 92050 quadricaises acquises par la Région Nord – Pas-de-Calais et affectées au TER ;
- ◆ 2001-2003 : 54 rames Z 20900 quadricaises affectées actuellement au RER C.

Le dernier marché est maintenant liquidé. Pour compléter le parc Transilien en Z2N, le transfert en Ile-de-France des 6 rames Z 92050 constitue la seule opportunité à court terme.

Le STIF a sollicité SNCF Transilien dès mai 2010 pour savoir si l'acquisition et la transformation de ces rames était opportune. En séance du 5 octobre 2011, le Conseil du STIF demandait « à la SNCF d'examiner un scénario permettant d'accélérer la disponibilité de 6 rames Z2N du Nord – Pas-de-Calais ».

Les 6 Z2N supplémentaires constituent une opportunité pour les raisons suivantes :

- ◆ ces matériels forment une sous-série des Z 20500 et présentent des particularismes limités, ce qui permet de minimiser les risques industriels et financiers ;
- ◆ l'horizon de leur réforme technique vers 2035 offre une durée de vie résiduelle de 20 ans à l'issue de leur intégration dans le parc Transilien.

Lors de l'audition des représentants de la SNCF par les administrateurs du STIF le 8 octobre 2012, la SNCF a confirmé que les besoins de rames supplémentaires étaient avérés et que la mutation et la transformation des Z 92050 constituait une opportunité.

La SNCF a proposé au STIF une opération d'investissement consistant à muter et à transformer 6 rames Z 92050 pour les besoins de Transilien. Ces rames ont été acquises pour le Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais par un Groupement d'Intérêt Economique. La SNCF est en situation d'en prendre pleine possession en janvier 2014. Elles seront alors adaptées aux exigences techniques et opérationnelles du réseau Transilien et modernisées pour offrir les mêmes fonctionnalités, les mêmes aménagements et les mêmes habillages que les dernières Z 20500 modernisées (Confort – Vidéosurveillance).

La SNCF a indiqué au cours l'audition du 8 octobre que l'opération d'investissement permettra de libérer 6 rames Z2N Transilien dès début 2014 (soit 2 rames supplémentaires par mois entre janvier et avril 2014).

Lors de sa séance du 10 octobre 2012, le Conseil du STIF a approuvé à l'unanimité le vœu « que la SNCF fournisse, dans les meilleurs délais, au STIF les éléments relatifs au rachat des 6 rames Z2N à la Région Nord – Pas-de-Calais, visant à améliorer la situation sur la ligne D du RER en matière de matériel roulant, permettant son inscription au Conseil de décembre 2012 ».

Cette opération d'investissement a été approuvée par le Conseil du STIF du 13 décembre 2012.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et applique en particulier la gouvernance du matériel définie dans l'Annexe V-2 dudit Contrat. Elle vise à déterminer la consistance de l'opération d'investissement, ses modalités de financement et les engagements réciproques des Parties.

PROJET

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les conditions et modalités de financement par les parties de l'opération de mutation, de transformation et de rénovation de 6 Z 92050 dites « Z2N Nord – Pas-de-Calais » (ci-après désignée « l'Opération d'Investissement ») et d'en préciser les modalités de mise en œuvre technique.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération, dans les conditions définies à l'ARTICLE 4 - « Maîtrise d'ouvrage – maîtrise d'œuvre de la SNCF » de la présente convention

Le STIF et la SNCF assurent le financement de l'opération, dans les conditions définies à l'ARTICLE 6 - « Financement de l'opération » de la présente convention.

ARTICLE 2 - OBJECTIFS DE L'OPERATION

L'Opération d'Investissement objet de la présente convention vise à renforcer le parc de Z2N Transilien en mutant, en transformant et en rénovant 6 Z2N actuellement affectées au TER Nord – Pas-de-Calais.

Dans un premier temps, l'arrivée de ces rames en Ile-de-France permettra de restituer pour le service commercial un nombre équivalent de Z2N Transilien immobilisées pour les opérations de rénovation prévues par les délibérations du 17 novembre 2006 et du 2 octobre 2008. Ces 6 rames Z2N Transilien seront affectées sur les lignes d'Ile-de-France le nécessitant.

Dans un second temps, une fois la présente Opération d'Investissement achevée, ces 6 rames seront affectées sur la ligne P, afin de centraliser leur maintenance.

ARTICLE 3 - DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'Opération d'Investissement est décrite en ANNEXE 1 - « Consistance de l'Opération d'Investissement ».

Elle consiste à muter, à transformer et à moderniser 6 Z 92050 pour les mettre en conformité avec les exigences techniques, réglementaires, opérationnelles et de confort en vigueur sur le réseau Transilien.

Cette Opération d'Investissement suit les principes de gouvernance Contrat STIF-SNCF 2012-2015 sauf disposition complémentaire reprise dans la présente convention.

3.1. Périmètre

L'Opération d'Investissement concerne 6 rames Z 92050.

3.2. Calendrier prévisionnel

Les Parties conviennent que l'ensemble des rames Z 92050 seront mutées, transformées et modernisées selon les principales échéances prévisionnelles suivantes :

- ◆ 16 janvier 2014 : mise à disposition par la SNCF des 6 rames Z 92050 pour les besoins de l'Ile-de-France ;
- ◆ 16 janvier 2014 : mise à disposition du parc de Z2N Transilien en service commercial de 2 rames Z2N supplémentaires.
- ◆ 16 février 2014 : mise à disposition du parc de Z2N Transilien en service commercial de 2 rames Z2N supplémentaires.
- ◆ 16 mars 2014 : mise à disposition du parc de Z2N Transilien en service commercial de 2 rames Z2N supplémentaires.
- ◆ 10 octobre 2014 : sortie de la première rame Z92050 rénovée ;

- ◆ 6 novembre 2015 : mise en service commerciale des 6 rames Z92050 sur la ligne P, ayant permis d'affecter en 2014 6 rames Z2N Transilien sur les lignes d'Ile-de-France le nécessitant.

La SNCF saisira toutes les opportunités qui permettraient d'anticiper la mutation et la transformation des rames. En particulier, si il la Région Nord – Pas-de-Calais estimait possible de se défaire d'une ou plusieurs rames dès 2013, la SNCF saisira cette opportunité, afin de mettre à disposition du parc francilien les rames supplémentaires avant l'échéance ci-dessous, qui s'entend donc au plus tard.

ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE – MAITRISE D'ŒUVRE DE LA SNCF

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération, sous la responsabilité d'un Directeur d'Opération SNCF.

La SNCF assume l'entière responsabilité des choix techniques et de leur réalisation. Par conséquent, le STIF ne peut être mis en cause dans les recours ou litiges qui en résulteraient.

La SNCF peut éventuellement sous-traiter complètement ou partiellement la réalisation des investissements. Dans ce cas, elle s'engage à faire respecter aux sous-traitants les engagements de la présente convention. Elle ne saurait se prévaloir de la défaillance d'un sous-traitant pour s'exonérer des engagements auxquels elle a souscrit au titre de la présente convention.

Toutefois, la SNCF pourrait être fondée à demander la résiliation de la convention conformément à l'ARTICLE 13 - « Résiliation de la convention » si aucune alternative n'était possible.

ARTICLE 5 - COUT DE L'OPERATION

Le coût de l'Opération d'Investissement est estimé à 15,44 M€ aux conditions économiques 2012.

Ce coût inclut les dépenses de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, dont les frais fixes d'études et de lancement de l'industrialisation. La prise d'effet des dépenses au titre de cette Opération d'Investissement est définie dans l'ARTICLE 11 - « Entrée en vigueur et durée de la convention ».

Le montant prévisionnel de l'Opération d'Investissement en euros courants est de 16,5 M€ HT. Le taux d'actualisation annuel pris pour le calcul en euros courants est de 3%.

Les coûts prévisionnels de l'Opération d'Investissement sont détaillés en ANNEXE 3 - « échéancier prévisionnel des dépenses ».

ARTICLE 6 - FINANCEMENT DE L'OPERATION

Pour la réalisation de l'Opération d'Investissement, le STIF alloue à la SNCF une subvention non actualisable et non révisable d'un montant de 8,250 M€ courants HT, correspondant à un cofinancement du STIF de 50%.

Cette subvention d'équipement n'est pas assujettie à la TVA.

ARTICLE 7 - ETATS FINANCIERS

7.1. Nature et contenu des états financiers

7.1.1 Présentation des états financiers

La SNCF établit, sous sa responsabilité, les états financiers suivants, datés et signés par le responsable financier de la SNCF :

- ◆ **un état financier intermédiaire** de l'année en cours (année n) constitué d'un bilan financier intermédiaire des dépenses comptabilisées au cours de l'année n ;
- ◆ un état financier définitif de l'année n constitué :
 - 1) d'un bilan financier définitif des dépenses comptabilisées au cours de l'année n ;
 - 2) d'un échéancier d'appels de fonds actualisé.
- ◆ **un état de solde récapitulatif** constitué d'un bilan financier définitif des dépenses acquittées pour toute l'Opération d'Investissement.

7.1.2 Description du contenu des états financiers

- ◆ **Les bilans financiers intermédiaires et définitifs sont constitués des pièces suivantes :**
 - ◆ **un état récapitulatif** des dépenses comptabilisées par la SNCF au cours de l'année n pour l'Opération d'Investissement daté et présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en ARTICLE 14 -ANNEXE 2 -« échéancier prévisionnel des dépenses »18 au présent contrat ;
 - ◆ **la liste des dépenses comptabilisées** par la SNCF au cours de l'année n précisant pour chaque facture : le numéro de facture, l'objet, le montant HT et la date de comptabilisation. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur) ;
 - ◆ les justificatifs des dépenses.
- ◆ **L'état de solde récapitulatif est constitué des pièces suivantes :**
 - ◆ **un état récapitulatif** des dépenses acquittées par la SNCF pendant la durée de l'opération d'investissement daté et présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en ARTICLE 14 - ANNEXE 2 -« échéancier prévisionnel des dépenses »18 du présent contrat ;
 - ◆ **la liste des dépenses acquittées** par la SNCF pendant la durée de l'Opération d'Investissement précisant notamment pour chaque facture : le numéro de facture, l'objet, le montant HT et la date de comptabilisation. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur).
- ◆ **Les échéanciers d'appels de fonds actualisés sont constitués des pièces suivantes :**
 - ◆ le total des fonds demandés sur l'ensemble des travaux et études financés dans le cadre de l'Opération d'Investissement,
 - ◆ la ventilation des fonds demandés par exercice selon la ventilation du budget prévisionnel joint en ARTICLE 14 -ANNEXE 2 -« échéancier prévisionnel des dépenses »18.

7.2. Périodicité de transmission des états financiers

Les états financiers intermédiaires et définitifs sont transmis par la SNCF au STIF selon l'échéancier défini ci-après :

- ◆ **état financier intermédiaire de l'année n** : transmis au plus tard dans les 10 jours précédant le 2nd comité de suivi de l'année n ;
- ◆ **état financier définitif de l'année n** : transmis au 15 février de l'année (n+1).

Nonobstant le précédent alinéa :

- ◆ pour 2012, la SNCF ne transmettra pas d'état financier intermédiaire
- ◆ pour l'année de clôture, l'état financier définitif de l'année sera transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de cette même année.

L'état de solde est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de l'année de clôture de l'Opération d'investissement.

ARTICLE 8 - CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

8.1. Délais d'engagement

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 7 décembre 2011, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'Opération d'Investissement 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, la SNCF n'a pas transmis aux services du STIF une attestation de démarrage des travaux de cette Opération d'Investissement et une demande de paiement d'un premier acompte, la subvention du STIF devient caduque et est annulée.

8.2. Délais de réalisation

Le délai maximum de réalisation de l'Opération d'Investissement est fixé à 5 ans à compter de la date de notification de la présente convention par le STIF.

8.3. Demandes de versement

La subvention allouée par le STIF à la SNCF fera l'objet de versements échelonnés par le STIF intervenant, sur appels de fonds signés du représentant légal du Bénéficiaire, dans les conditions définies au présent article.

8.3.1 Acomptes annuels

a) Premier acompte

Le STIF verse un premier acompte à la SNCF correspondant à 15% du montant de la subvention prévue à ARTICLE 6 - « Financement de l'opération » au vu de la production d'une attestation de démarrage des travaux signée par le Directeur d'Opérations SNCF.

b) Appels de fonds intermédiaires

- ◆ le premier appel de fonds relatif à l'année n est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 juin de l'année n. Il est égal à 50% de la part de financement du STIF prévue pour l'année n dans l'échéancier de paiement validé par le premier comité de suivi de l'année. Aucun justificatif de dépenses n'est demandé à la SNCF, à ce stade ;
- ◆ le deuxième appel de fonds annuel est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de l'année n. Il est égal au maximum à 50% de la part de financement du STIF prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n. Le montant cumulé des appels de fonds effectués au titre de l'année n ne peut pas dépasser 100% de la part de financement du STIF au titre de l'année n telle que prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi de l'année n ;
- ◆ nonobstant les deux précédents alinéas, le montant de 15% versé au titre du premier acompte de la présente convention vient en diminution du ou des premiers appels de fonds intermédiaires (le montant des appels de fonds intermédiaires ne peut pas être négatif).

c) Solde annuel hors année de clôture

Le paiement ou la régularisation du solde des dépenses de l'année n est effectué au vu du bilan financier définitif annuel des dépenses comptabilisées transmis par la SNCF au STIF au plus tard au 15 février de l'année n+1, excepté pour la dernière année d'exécution de la présente convention.

Le montant du solde annuel correspond à la différence entre :

- ◆ la part de financement définitive du STIF au titre de l'année n calculée sur la base du bilan financier définitif de l'année n ;

- ◆ et les acomptes versés par le STIF au titre de l'année n.
- ◆ Si les dépenses justifiées par la SNCF au titre de l'année n sont inférieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à hauteur du prorata de cofinancement du STIF à l'Opération d'Investissement et le Bénéficiaire devra diminuer le 1^{er} acompte annuel de l'année n+1 des sommes trop perçues au titre de n.

Si les dépenses justifiées par la SNCF au titre de l'année n sont supérieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF au titre de l'année n est ajusté à hauteur du prorata du cofinancement du STIF à l'Opération d'Investissement et le montant à verser au Bénéficiaire au titre de l'année n sera augmenté en conséquence, sous réserve que le montant modifié du budget prévisionnel ait été validé entre les parties.

Dans ce cas, un appel de solde de régularisation est effectué par la SNCF au cours du premier trimestre de l'année n+1.

8.3.2 Solde final

L'appel de fonds relatif au solde final de l'Opération d'investissement est transmis par la SNCF au STIF au plus tard le 30 novembre de la dernière année d'exécution de l'Opération d'investissement au vu de l'état de solde.

Le montant du solde final correspond à la différence entre :

- ◆ la part de financement définitive du STIF au titre de la présente convention calculée sur la base de l'Etat de solde, dans la limite du montant de subvention du STIF fixé à l'article 6 de la présente convention. ;
- ◆ et les montants versés par le STIF au titre de la présente convention.

Si les dépenses acquittées par la SNCF au titre de la présente convention sont inférieures 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 hauteur du prorata de cofinancement du STIF à l'Opération d'Investissement et selon le cas :

- ◆ le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes trop perçues ;
- ◆ le solde à verser au Bénéficiaire au titre de la présente convention sera réduit en conséquence.

8.4. Mandatement et règlement

Les paiements dus à la SNCF sont effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds présentés dans les conditions précisées à l'article « 8.3 - Demandes de versement » ci-avant.

8.5. Bénéficiaire

Les versements de subvention à la SNCF 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
- ◇ BIC (SWIFT) : BDFEFRPPCCT
- ◇ IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6238 595

ARTICLE 9 - ENGAGEMENTS DE LA SNCF VIS-A-VIS DE L'OPERATION

9.1. Modification du programme

A compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, aucune modification substantielle ne pourra être apportée au projet décrit à l'ARTICLE 3 - « Description de l'opération » sans l'autorisation expresse du STIF.

Sont considérées comme substantielles au sens de la présente convention STIF-SNCF, les modifications qui touchent à la Consistance de l'Opération d'Investissement - telle que décrite à l'annexe 1 - consistance de l'opération d'investissement.

Ainsi, si une modification du projet apparaît nécessaire, le Bénéficiaire s'engage à en informer le STIF en précisant l'impact sur le contenu de l'opération, son coût et éventuellement le calendrier de réalisation. Cette modification pourra alors éventuellement faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

Les autres modifications apportées au projet feront l'objet d'une information au Comité de suivi Matériel Roulant défini dans le cadre de la gouvernance du matériel roulant du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et de celle définie dans les contrats suivants.

S'il est constaté à l'issue de l'opération, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet initial décrit ARTICLE 3 - « Description de l'opération », ou modifié comme convenu entre les Parties, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires selon les dispositions de l'ARTICLE 14 -« Règlement des Litiges ». Le versement du solde de la subvention pourra alors être momentanément suspendu.

Lorsque la réalisation aura été reconnue satisfaisante, il sera procédé au calcul et au versement du solde de la subvention due par le STIF, comme stipulé à l'article 8.3 « Demandes de versement ».

9.2. Affectation des rames sur le réseau

Le matériel roulant objet de la présente convention est destiné à circuler commercialement sur la ligne P du réseau Transilien. Elles pourront transitoirement être affectées à d'autres lignes Transilien.

Les circulations commerciales dérogeant à ce principe sont autorisées à titre exceptionnel sous réserve d'un accord préalable du STIF.

Le choix de l'affectation des 6 rames Z2N libérées début 2014 sur les lignes d'Ile-de-France le nécessitant sera préalablement soumis au STIF.

9.3. Pérennité et maintien en conditions opérationnelles

La SNCF s'engage à prendre toutes mesures utiles pour assurer la pérennité et le maintien en conditions opérationnelles de l'équipement financé dans la présente convention.

9.4. Respect du calendrier de réalisation et de mise en service

Le non respect du calendrier prévisionnel tel que défini à l'article 3.2 « Calendrier prévisionnel » est assorti d'une pénalité versée par la SNCF au STIF de 8 000 euros par rame et par mois de retard pour chaque échéance prévue calculée au *pro rata temporis*.

Ce montant est plafonné à 900 000 €.

9.5. Respect des objectifs de disponibilité du parc

Les taux de fiabilité et de disponibilité des Z 92050 devront être au moins identiques à ceux des Z 20500 de la ligne P.

9.6. Evolution des coûts de maintenance

Le coût de maintenance annuel des rames devra être identique aux Z 20500 rénovées de la ligne P.

9.7. Communication

Les actions de communication se font selon les modalités définies à l'annexe V-2 du Contrat STIF-SNCF 2012-2015, ainsi que celles définies dans les contrats suivants.

En outre, les deux Parties s'engagent à mentionner le nom de chacun des financeurs pendant toute la durée de vie des équipements financés en indiquant le taux de financement et en apposant les logos respectifs des deux Parties sur toute publication concernant l'opération.

ARTICLE 10 - SUIVI DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT

Le suivi de l'avancement de l'opération est effectué dans le cadre des dispositions relatives à la gouvernance du matériel roulant du Contrat STIF-SNCF 2012-2015, et de celles définies dans les contrats suivants.

Par souci de simplification, et compte tenu de la congruence avec les projets déjà lancés, les Parties conviennent que :

- ◆ le comité de suivi est organisé concomitamment au comité de suivi de la Convention NAT/AGC/Z2N qui se réunit deux fois par an ;
- ◆ le Comité technique préalable spécifique à cette présente opération est également regroupé ;
- ◆ le calendrier de tenue des comités de suivi est convenu d'un commun accord entre les parties ;
 - ◇ les états financiers visés à l'article « 7.2 - Périodicité de transmission des états financiers » de la présente convention ;
 - ◇ le calendrier actualisé de livraison des investissements prévu à l'article - « Calendrier prévisionnel » ;
 - ◇ le bilan physique annuel d'équipement sera transmis avec l'inventaire du matériel roulant prévu au Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et de celui défini dans les contrats suivants.

ARTICLE 11 - 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.

Elle expire après la réalisation des trois étapes suivantes :

- ◆ mise en service de la dernière rame équipée,
- ◆ présentation du bilan physique et financier de l'ensemble de l'opération par la SNCF, dans le cadre contractuel arrêté entre les parties aux termes de l'ARTICLE 5 -« Coût de l'opération »- et de l'ARTICLE 8 -« Conditions et modalités de versement de la subvention » ci-dessus,
- ◆ règlement de la totalité de la subvention due par le STIF à la SNCF.

La prise d'effet de la présente convention au titre de cette Opération d'Investissement est fixée au 1^{er} janvier 2013.

Les éventuelles dépenses postérieures au Plan Quadriennal d'Investissement 2012-2015, seront reprises dans le Plan Quadriennal d'Investissement suivant.

La durée de la présente convention est fixée au maximum à 10 ans à compter de la date de notification.

ARTICLE 12 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF

Le STIF exerce son droit d'information et d'audit dans le cadre des dispositions relatives à la gouvernance du matériel roulant résultant de l'annexe V-2 du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et celles définies dans les contrats suivants.

Dans ce cadre le comité de suivi pourra demander la communication de tous autres documents ou éléments d'information qu'il jugera utile à la réalisation de sa mission.

Les éventuels litiges seront alors à traiter selon les dispositions de l'ARTICLE 14 -« règlement des litiges ».

12.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière du programme

L'utilisation de la subvention peut faire l'objet d'un contrôle sur pièce ou sur place dans un délai de 3 ans suivant le paiement du solde final par le STIF selon les modalités et dans les conditions précisées au présent article.

La SNCF prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission sur demande du STIF, dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique ponctuel ou permanent aux documents ou d'une transmission des documents sous forme papier.

12.2. Droit d'audit du STIF

En complément des dispositions de l'Annexe V-2 du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 et de celles figurant dans les contrats suivants, les modalités d'application suivantes sont précisées.

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer le STIF de la bonne exécution par la SNCF du programme objet de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention et aux études ayant servi de base à l'octroi des subventions. Dans le cas contraire, il peut être procédé au reversement de tout ou partie de la subvention du STIF en cas d'absence de résolution du litige selon les modalités de l'ARTICLE 14 - « Règlement des Litiges ».

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à la SNCF la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits sans limitation de durée.

Si les éléments fournis par la SNCF ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme par la SNCF, le STIF se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de modifier le montant de ses versements en cas d'absence de résolution du litige selon les modalités de l'ARTICLE 14 - « Règlement des Litiges ».

ARTICLE 13 - RESILIATION DE LA CONVENTION

Sur la demande expresse et motivée de l'une des Parties, et en cas d'absence de résolution amiable, la présente convention peut-être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l' autre Partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération, dont l'hypothèse visée à l'article 9.1 – « Modification du programme » d'une modification du programme non autorisée par le STIF.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

En cas de résiliation de la convention, le bénéficiaire s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article □ « Solde final » à la date de résiliation de la présente convention.

Dans l'hypothèse d'un non respect des Engagements de la SNCF vis-à-vis de l'opération, tels que définis à l'article 9 et en cas d'absence de résolution du litige selon les modalités de l'ARTICLE 14 -« Règlement des Litiges », 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 devront être reversées au STIF.

ARTICLE 14 - REGLEMENT DES LITIGES

En cas de contestation dans l'interprétation et/ou l'application de la Présente convention, il sera fait application des dispositions de l'article 103 « Règlement amiable des différends » du Contrat STIF-SNCF 2012-2015, puis de celles définies dans les contrats suivants.

Fait à Paris, le _____ en deux originaux.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
La Directrice Générale de SNCF-Transilien Bénédicte TILLOY,	

ANNEXES

ANNEXE 1 - CONSISTANCE DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT

1. OPPORTUNITE

Le parc du TER Nord – Pas-de-Calais compte depuis 1996 6 rames Z 92050 construites sur une base de Z20500 du troisième marché Z2N. Ce parc a été acquis via un Groupement d'Intérêt Economique.

La SNCF est en situation d'en prendre pleine possession en janvier 2014.

2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

Quoique dérivées des Z 20500, plusieurs opérations sont nécessaires pour mettre les Z 92050 TER au type Z 20500 Transilien et former un parc homogène.

a) Opération caisse

Une opération caisse est habituellement programmée après 14 ans de services. Elle consiste ici en :

- ◆ traitement de la structure de caisse : grenailage, assainissement des tours de baie, mastic, ponçage, peinture (camouflage, teintes successives, vernis et adhésifs) ;
- ◆ révision des Pièces Réparables en Maintenance (groupes de chauffe, moteur de porte, vérin de porte, moto ventilateur...), remplacement des pièces consommables (WC, vasques d'éclairage...) ;
- ◆ détartrage, lessivage, nettoyage sous caisse, reprise support d'amortisseur, graissage ;
- ◆ remplacement des groupes de chauffe, examen, essais, maintenance des portes ;
- ◆ maintenance des composants électriques ;
- ◆ dépose de l'ensemble des baies, révision des mécanismes, remplacement des vitres au critère (manque visibilité, vitres gravées) ;
- ◆ remplacement des stratifiés au critère (fendus ou défoncés) ;
- ◆ lessivage et peinture des parois intérieures ;
- ◆ réfection des planchers au critère ;
- ◆ traitement des coques ou des piètements de sièges ;
- ◆ remplacement des revêtements de sols : dépose sur expertise, ponçage, pose par collage en rouleau, joint d'étanchéité.

b) Rénovation « confort VS »

- ◆ dépose des anciens sièges, et retraitement des sièges mis au rebut ;
- ◆ conception, fabrication et pose des pièces d'interface pour la mise en place des nouveaux sièges ;
- ◆ remplacement de tous les sièges par de nouveaux sièges au nouveau design STIF+SNCF ;
- ◆ dépose ancien revêtement ou pelliculage ;
- ◆ pose du nouveau pelliculage intérieur ;
- ◆ arrachage ancien revêtement de sol ;
- ◆ pose du nouveau revêtement de sol ;
- ◆ pose du pelliculage anti-gravure sur les vitres ;
- ◆ mise en place de la livrée STIF+SNCF ;
- ◆ adaptation design intérieur: cloisons et rampes d'escalier, porte-bagages...
- ◆ peinture des aménagements intérieurs nouveau design (barres, vasque, masques de baies...) ;
- ◆ pose des cloisons vitrées et barres tripodes ;

- ◆ implantation du SIVE Z2N (travaux en cabine de conduite, passage des câbles d'alimentation et réseau, installation des afficheurs) ;
- ◆ implantation de la vidéosurveillance (travaux en cabine de conduite, passage des câbles d'alimentation et réseau, installation des caméras et des enregistreurs).

c) Mise au type Transilien

- ◆ aménagements intérieurs : dépose des toilettes des motrices, implantation de sièges selon une disposition identique à celle des Z 20500 ; pose du dispositif de condamnation des toilettes en tunnel pour les voitures ;
- ◆ contrôle de vitesse : évolution logicielle du KVB (déploiement de la version 6.2 du KVB) ;
- ◆ équipement agent seul : les armoires et pupitres des rames sont pré-câblées. Pose des tiroirs électroniques, des 2 moniteurs, des antennes et des câblages associés ;
- ◆ radio sol-train : intégration GSM-R ;
- ◆ mise à niveau du dispositif de commutation automatique 1500 V continu / 25 000 V monophasé pour exploitation banlieue ;
- ◆ implantation du système d'antienrayage identique à celui implanté sur les 122 rames des lignes D et P ;
- ◆ réfection ou remplacement des planchers supérieurs en nid d'abeille pour implantation des sièges selon un diagramme 2+3 et suppression de la 1^{ère} classe ; le diagramme définitif pourra varier en fonction du résultat de l'étude du bilan masse (respect impératif de la limite de charge à l'essieu) ;
- ◆ installation de la centrale de communication (CCEU) ;

d) Mise au type ligne P

- ◆ Renforcement porte ;
- ◆ Renforcement chauffage.

ANNEXE 2 - DECOMPOSITION PREVISIONNELLE DES COUTS

	k€ 2012		
	Frais fixes	Frais variables par élément	Total
Mise au type Z20500	1 015	2 094	13 579
mise à niveau et modernisation technique	243	522	3 378
<i>maintenance patrimoniale niveau 4</i>	13	331	2 000
<i>évolution technique</i>	179	90	718
<i>bilan masse</i>	51	102	660
système de freinage	218	152	1 130
système électrique	62	34	263
exploitation Ile-de-France	32	90	570
aménagements conducteur	159	76	614
aménagements voyageurs	300	1 221	7 624
<i>espace voyageur</i>	182	355	2 315
<i>système d'information voyageurs</i>	98	383	2 398
<i>modernisation confort (intérieur et extérieur)</i>	19	482	3 111
Ingénierie et pilotage projet	1 361	84	1 863
essais	67	4	91
expertise CIM	332	14	416
instruction dossiers intermédiaires EOQA + EPSF	120	8	168
soutien logistique intégré	97	2	107
gestion de l'industrialisation	387	50	687
management faisabilité documentation	357	6	394
Total scénario ligne P	2 375	2 178	15 440

ANNEXE 3 - ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

		2013	2014	2015	Total
k€ constants conditions économiques 2012		1 873	7 993	5 574	15 440
k€ courants	opération d'investissement	1 930	8 480	6 090	16 500
	part SNCF	965	4 240	3 045	8 250
	part STIF	965	4 240	3 045	8 250

Délibération n° 2012/394

Séance du 13 décembre 2012

REGULARISATION DE SUBVENTIONS

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

- 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** le règlement budgétaire et financier du STIF adopté le 29 mars 2006 et modifié par le Conseil le 7 décembre 2011 ;
- VU** le rapport n°2012/394 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 décembre 2012 et de la commission de la qualité de service du 6 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvée la régularisation des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour les opérations suivantes :

- SEAPFA - notification S3008 du 25/10/2006 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé jusqu'au 30/06/2013
- Ville de Ballainvilliers (91) - notification F4146 du 25/07/2007 : délai de démarrage des travaux et de demande de premier acompte prorogé jusqu'au 31/07/2010

ARTICLE 2 : est autorisé à titre exceptionnel le versement du solde des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour les opérations suivantes :

- RATP – notification F1135 du 25/10/2006
- Ville de Mitry-Mory – notification V2005 du 13/04/2006
- Ville de Mitry-Mory – notification V2006 du 31/03/2006
- RFF – notification E2049 du 6/06/2007
- Ville Saint Germain lès Arpajon (91) – notification E3278 du 22/07/2010

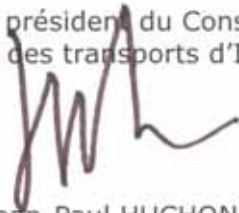
Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-394-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

ARTICLE 3 : est approuvée la modification de la répartition entre maîtres d'ouvrages de la subvention accordée par le STIF, pour l'opération suivante :

- RFF-SNCF – notification Q2001 du 29/03/2011 : la répartition de la subvention est modifiée : RFF 597 000 € et SNCF 1 218 000 €

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

Délibération n° 2012/395
Séance du 13 décembre 2012

Modification de postes au tableau des effectifs

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2011/0221 du 11 juillet 2012 fixant le tableau des effectifs au 11 juillet 2012 ;
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire en date 12 novembre 2012 ;
- VU** le rapport n°2012/395 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de transformer deux postes de catégorie B en postes de catégorie A.

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

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



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121213-2012-395-DE
Date de télétransmission : 17/12/2012
Date de réception préfecture : 17/12/2012

Jean-Paul Huchon

Décision n° 20120425
du 20 DEC. 2012

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** la nomination 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 l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions à :

- Monsieur Christophe MENANT, Directeur de la communication, du 26 août au 28 décembre 2012 inclus,
- Monsieur Olivier FRANCOIS, Secrétaire du Conseil le 31 décembre 2012

à l'exception des ordres de mission à l'étranger.

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


Sophie MOUGARD

Décision n° 20130001

du 07 JAN. 2013

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 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 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Eléonore PLISSON, chargée de projet à la Division des affaires Juridiques, des Marchés Publics et du Patrimoine, rattachée au Secrétariat Général, à l'effet de signer l'acte de vente entre le STIF et Monsieur José Alberto DA SILVA OLIVEIRA et Madame Nelly Sylvie BODROS son épouse d'un bien propriété du STIF et situé à Bourg-la-Reine (Hauts-de-Seine) 92340, 8 Rue du Colonel Candelot.

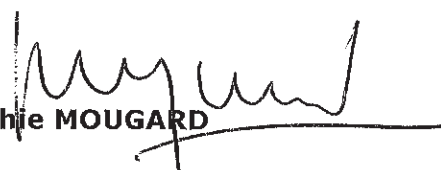
A savoir une maison élevée sur sous-sol partiel, comprenant :

- un sous-sol
- au rez-de-chaussée : un séjour, une cuisine, une salle d'eau,
- a l'étage : deux chambres
- un jardin

Figurant au cadastre savoir :

Préfixe	Section	N°	Lieudit	Surface
	L	74	3 rue des Blagis	00 ha 02 a 48 ca

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


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012 - 0340

du 25 octobre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association pour la gestion des établissements spécialisés Toulouse LAUTREC située rue Michel Ange 93600 Aulnay-sous-Bois, dont le n° siret est 439 146 960 00018, n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement relève des organismes publics et d'autre part, parce que l'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 remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération établie le 6 avril 2005 pour l'association Toulouse LAUTREC et les établissements dont elle assure la gestion est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2013.

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 Bobigny, immeuble Européen, hall A, 1 promenade Jean Rostand, 93005 Bobigny cedex.

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

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012 - 0341

du 25 octobre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association pour la gestion des établissements spécialisés Toulouse LAUTREC située rue Michel Ange 93600 Aulnay-sous-Bois, dont le n° siret est 439 146 960 00018, n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement relève des organismes publics et d'autre part, parce que l'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 remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La maison d'accueil spécialisée gérée par l'association Toulouse Lautrec et située 29 rue de la Balance, 93600 Aulnay-sous-Bois, enregistrée sous le n° siret 439 146 960 00026 et créée après le 6 avril 2005, 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 Bobigny, immeuble Européen, hall A, 1 promenade Jean Rostand, 93005 Bobigny cedex.

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

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Décision n° 20120342

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20121029-20120342-AU
Date de télétransmission : 29/10/2012
Date de réception préfecture : 29/10/2012

du 29 OCT. 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 004-004-019
« SEVRES (Musée) – VELIZY (Hôtel de Ville) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « Keolis Devillairs »**

**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
« VELIZY »**

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 ;
- VU** la délibération n° 20120263 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature du directeur général au directeur de l'exploitation, et notamment son article 2 ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 n°002 conclu entre le STIF et l'entreprise « Keolis Devillairs » et ses avenants,
- VU** le dossier technique n°16237 enregistré par le Syndicat le 22/10/2012 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

DECIDE :

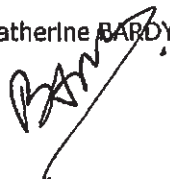
ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « Keolis Devillairs » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 004-004-019 « SEVRES (Musée) – VELIZY (Hôtel de Ville) » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la présente décision, dans l'attente de l'approbation par le Conseil de l'avenant n°4 au contrat d'exploitation.

ARTICLE 2 : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu'à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

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

Catherine BARDY



Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0343

du 31 octobre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

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

CONSIDERANT

- que l'association «L'Accueil de la Mère et de l'Enfant» située 49 rue de la Tombe-Issuire, 75014 Paris, dont le n° siret est 775 691 959 00065, est reconnue d'utilité publique par décret du 29 janvier 1970,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que la gestion de centres maternels dont le financement est apporté principalement par des organismes publics et dont l'activité est exercée par du personnel salarié, ne démontre pas en soi le caractère social de l'activité,
- 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 remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'association «L'Accueil de la Mère et de l'Enfant» ainsi que les établissements dont elle assure la gestion ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport :

- Centre maternel «Le Sésame», 1/3 rue de Savies, 75020 Paris, siret n° 775 691 959 00057,
- Centre maternel «Le Tilleul», 41 rue de Plaisance, 92250 La Garenne-Colombes, siret n° 775 691 959 00024,
- Centre maternel «Les Acacias», 57 rue de la Santé, 75013 Paris, siret n° 775 691 959 00032.

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.

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0344
du 8 novembre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

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

CONSIDERANT

- que l'association «Fédération de l'Arche en France» située 12 rue Copreaux, 75015 Paris, dont le n° siret est 389 109 836 00038, est reconnue d'utilité publique par décret du 10 mai 1875,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que les services d'aide à la création et au développement des communautés de l'Arche, dans le domaine juridique et financier proposés par la Fédération, ne permettent pas de démontrer le caractère social de l'activité,
- que l'activité est exercée essentiellement par du personnel salarié,
- et qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'association «Fédération de l'Arche en France» 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.

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012 - 0345

du 8 novembre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

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

CONSIDERANT

- que l'association «Groupe d'étude et de recherche pour la réinsertion des malades mentaux – GERRMM» située hôtel industriel du Chevaleret, 37-41 rue Louise Weiss, 75013 Paris, sollicite une réactualisation de la décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 6 février 1984 pour l'établissement et service d'aide par le travail «ESAT» de la Bièvre dont elle assure la gestion,
- que l'ESAT est composé d'une structure médico-sociale et des ateliers de la Bièvre enregistrés respectivement sous le n° siret 325 921 187 00028 et 325 921 187 00029,
- que l'association GERRMM n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement est apporté principalement par des fonds publics et d'autre part, parce que l'activité est exercée 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,

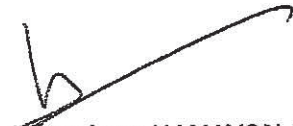
DECIDE

ARTICLE 1er : La décision d'exonération établie le 6 février 1984 au nom du «Centre, d'aide pour le travail de la Bièvre» est abrogée à compter du 1^{er} février 2013.

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.

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Veronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012 - 0346

du 8 novembre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association «Aide à domicile Centre 77», siret n° 311 877 625 00039 ~ dont le siège est situé 23 rue du Général Leclerc, 77540 Rozay en Brie, n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérente à l'Union nationale de l'aide, des soins et des services aux domiciles (UNA), organisme reconnu d'utilité publique par décret du 13 novembre 1996,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement relève principalement des usagers et des financeurs publics et d'autre part, parce que l'activité est exercée 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 1er : la décision d'exonération du 7 juillet 2000 au nom de l'association «Aide à domicile» est abrogée à compter du 1^{er} février 2013.

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 Melun, 2 avenue du Général Leclerc, 77000 Melun.

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

La Secrétaire Générale
Par délégation,

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a small loop at the end, and a vertical stroke intersecting it near the end.

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012 - 0350

du 13 novembre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

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

CONSIDERANT

- que l'association «Voir Ensemble» située 15, rue Mayet, 75006 Paris, dont le n° siret est 775 664 410 00013, est reconnue d'utilité publique par décret du 28 juillet 1954,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que la gestion d'établissements médico-sociaux ne suffit pas en soi à démontrer le caractère social de l'activité de l'association,
- que le financement de l'association résulte principalement des fonds publics et le concours de bénévoles participant à l'exercice de l'activité des salariés n'a pas été justifié,
- et qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'association «Voir Ensemble» ainsi que les établissements dont elle assure la gestion et listés ci-dessous, ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport :

- Service d'accompagnement à la vie sociale (SAVS) «REMORA 95», immeuble Vexin, 2-8 rue Traversière, 95000 Cergy-Pontoise, siret n° 775 664 410 00377,
- Service d'accompagnement médico-social pour adultes (SAMSAH) «REMORA 77», 20 rue Pierre Mendès France, 77200 Torcy, siret n° 775 664 410 00393,
- Service d'accompagnement médico-social pour adultes (SAMSAH) «REMORA 93», 118 avenue du Général de Gaulle, 93110 Rosny-sous-Bois, siret n° 775 664 410 401.

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.

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0613

du 21 novembre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association «Charonne», située 104-106 rue Oberkampf, 75011 Paris, -siret 303 494 314 00089- n'est pas reconnue d'utilité publique bien qu'adhérent à l'Union régionale interfédérale des organismes privés sanitaires et sociaux (URIOPSS), organisme reconnu d'utilité publique par décret du 28 janvier 1999,
- que la gestion d'établissements sociaux et médico-sociaux, dont le financement relève principalement de fonds publics, n'est pas suffisante pour démontrer le caractère social de l'activité,
- 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 31 juillet 1996 pour l'association «Charonne» est abrogée à compter du 1^{er} février 2013.

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 – 75946 Paris cedex.

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

La Secrétaire Générale
Par délégation,

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a small vertical mark and a loop at the end.

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012_0417
du 27 novembre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

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

CONSIDERANT

- que «l'Association Sœur Emmanuelle - Aide socio-médicale à l'enfance» a sollicité l'exonération pour ses deux établissements : le siège et le centre maternel «La Chrysalide» enregistrés respectivement sous le n° siret 347 403 156 00024 et 347 403 156 00032,
- que cette association est reconnue d'utilité publique par décret du 17 février 1999,
- que sa gestion désintéressée est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'activité de lutte contre l'enfance défavorisée menée par l'établissement siège, financée par des dons et des legs et exercée en majorité par des bénévoles, est de nature à démontrer le caractère social de cette activité,
- par conséquent, l'établissement siège remplit 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,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'établissement siège de «L'Association Sœur Emmanuelle – Aide socio-médicale à l'enfance» situé immeuble Le Méliès, 259-261 rue de Paris, 93100 Montreuil, est exonéré du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans, à compter de la date de notification de la décision.

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 Bobigny, Immeuble Européen, hall A, 1 promenade Jean Rostand, 93005 Bobigny cedex.

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

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012 - 0418
du 27 novembre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

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

CONSIDERANT

- que l'établissement secondaire le centre maternel «La Chrysalide» est un établissement médico-social dont le financement est assuré par des fonds publics et l'activité exercée par du personnel salarié,
- que l'établissement secondaire «La Chrysalide» ne démontre pas que son fonctionnement est différent d'organismes exerçant une activité similaire dans les mêmes conditions,
- dès lors, le caractère social de l'activité de l'établissement secondaire n'est pas démontré,
- en conséquence, l'établissement «La Chrysalide» ne remplit pas 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,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'établissement secondaire le centre maternel «La Chrysalide» situé 6-10 rue Perron, 93000 Bobigny enregistré sous le n° siret 347 403 156 00032 et géré par «l'Association Sœur Emmanuelle – Aide socio-médicale à l'enfance», n'est pas exonéré 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 Bobigny, immeuble Européen, hall A, 1 promenade Jean Rostand, 93005 Bobigny cedex.

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

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0419

du 6 décembre 2012

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

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

CONSIDERANT

- que l'association «Institut de relations internationales et stratégiques - IRIS» située 2 bis rue Mercoeur, 75011 Paris, enregistrée sous le n° siret 382 778 009 00037, est reconnue d'utilité publique par décret du 16 novembre 2009,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que les différents pôles d'activité de l'association -recherche-colloque-formation-publication- ne sont pas de nature à démontrer le caractère social de l'activité de l'association,
- que l'activité est exercée principalement par du personnel salarié sans le concours de bénévoles,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales sont ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1er : L'association «Institut de relations internationales et stratégiques - IRIS» 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.

La Secrétaire Générale
Par délégation,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized lowercase 'b' followed by a long horizontal stroke that curves slightly upwards at the end.

Véronique HAMAYON-TARDE

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012-0427

du 21 décembre 2012

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

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

CONSIDERANT

- que l'association «Union pour la défense de la santé mentale» située 17 boulevard Henri Ruel, 94120 Fontenay-sous-Bois est enregistrée sous le n° siret est 785 705 922 00025,
- qu'elle est reconnue d'utilité publique par décret du 19 septembre 1972,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement relève des organismes publics et d'autre part, parce que l'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 remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération établie le 2 mai 1997, au nom de l'association «Union pour la défense de la santé mentale» et les établissements listés en annexe 1 et dont elle assure la gestion, est abrogée à compter du 1^{er} mars 2013.

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 du Val de Marne, rue Pasteur Vallery Radot, 94011 Créteil cedex.

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

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

ANNEXE 1

- Siège : «Union pour la défense de la santé mentale» 17, boulevard Henri Ruel, 94120 Fontenay-sous-Bois, siret 785 705 922 000
- Etablissement et service d'aide par le travail (ESAT) Pierre Souweine, 672, avenue Maurice Thorez, 94500 Champigny sur Marne, siret n° 785 705 922 00371
- Maison de santé psychiatrique dite «Foyer de post-cure Emile Henri CATELAND, 15, avenue du Maréchal de Laitre de Tassigny, 94100 Saint Maur des Fossés, siret n° 785 705 922 00199
- Centre de soins addictologie Meltem (CeSAM), 6, avenue Marx D'Ormay, 94500 Champigny sur Marne, siret n° 785 705 922 0004
- Centre thérapeutique résidentiel Meltem (CTR), 17, avenue de l'épargne, 94500 Champigny sur Marne, siret n° 785 705 922 00058
- Centre d'accueil parents, 6, avenue Marx d'Ormay, 94500 Champigny sur Marne, siret n° 785 705 922 00421
- Services des appartements thérapeutiques relais, 6, avenue Marx d'Ormay, 94500 Champigny sur Marne, siret n° 785 705 922 00413
- CMP de Champigny sur Marne (94500), 39, avenue Carnot, siret n° 785 705 922 00348
- CMP de Nogent sur Marne (94130), 15, boulevard Galliéni, siret n° 785 705 922 00132
- CMP Le Perreux sur Marne (94170), 2, rue Louis Gourlet, siret n° 785 705 922 00173
- CMP Villiers-sur-Marne (94350), 1, place Gilbert Bécaud, siret n° 785 705 922 00447
- CMP Le Plessis Trévisé (94420), 25, avenue Pasteur, siret n° 785 705 922 00090
- CMP Fontenay sous Bois (94120), 24, rue Emile Roux, siret n° 785 705 922 00231
- CMP Vincennes (94300), 7, rue Monmory, siret n° 785 705 922 00454
- CMP Joinville-Le-Pont (94340), 18, avenue Joyeuse, siret n° 785 705 922 00280
- CMP Saint-Maur-des-Fossés (94100), 91, boulevard Rabelais, siret n° 785 702 922 00207
- Externat médico pédagogique, 30, avenue de Stalingrad, 94120 Fontenay sous Bois, siret n° 785 705 922 00389
- Externat médico professionnel (EMPRO), 40, avenue de Stalingrad, 94120 Fontenay sous Bois, siret n° 785 705 922 00223
- Unité de la petite enfance, 41, avenue Carnot, 94500 Champigny sur Marne, siret n° 785 705 922 00405
- Hôpital de jour pour enfants, 49 bis, avenue Ledru Rollin, 94170 Le Perreux sur Marne, siret n° 785 705 922 00165

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2012 - 0428

du 21 décembre 2012

RELATIVE AU REFUS D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

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

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2012-0275 du 14 septembre 2012 portant délégation de signature à la secrétaire générale ;

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

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association «Union pour la défense de la santé mentale» située 17 boulevard Henri Ruel, 94120 Fontenay-sous-Bois est enregistrée sous le n° siret est 785 705 922 00025,
- qu'elle est reconnue d'utilité publique par décret du 19 septembre 1972,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que le caractère social de l'activité n'est pas démontré, d'une part parce que le financement relève des organismes publics et d'autre part, parce que l'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 remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Les établissements ci-dessous gérés par l'association «Union pour la défense de la santé mentale» et créés après le 2 mai 1997, ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport :

- Service d'accompagnement médico-social pour adultes handicapés (SAMSAH du Parc), 15 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, 94100 Saint-Maur des Fossés, siret n° 785 705 922 00462
- Service d'éducation spécialisée et de soins à domicile (SESSAD), 48 boulevard de Strasbourg, 94130 Nogent sur Marne, siret n° 785 705 922 00439
- Centre médico psycho pédagogique (CMPP), 19 rue Dispan, 94240 L'Hay les Roses, siret n° 785 705 922 00397

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 du Val de Marne, rue Pasteur Vallery Radot, 94011 Créteil cedex.

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

La Secrétaire Générale
Par délégation,



Véronique HAMAYON-TARDE

Décision n° 2012/ 0420
du 17/12/2012

TARIFS AU 1^{er} janvier 2013
Forfait congrès

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

- VU** le code des transports (partie législative ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
VU le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
VU la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au Directeur Général et notamment son article 1.3.2,

DECIDE

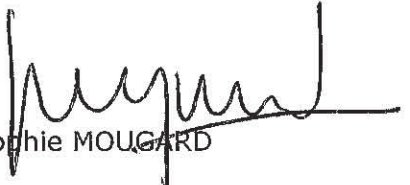
ARTICLE 1^{er} : les prix des forfaits congrès et du complément aéroports utilisables à compter de 1^{er} janvier 2013 sont fixés comme suit :

forfait congrès
 en euros

Zones	2 jours	3 jours	4 jours	5 jours	7 jours
1-2 Paris	8,40	12,55	16,40	21,10	27,90
1-2 Stade de France	8,70	12,85	17,20	21,95	30,50
1-3	8,70	12,85	17,20	21,95	30,50
1-4	13,05	18,55	25,95	29,65	40,80
1-5	24,85	31,85	42,70	49,60	63,90

complément aéroports : 10,00 € par trajet simple

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


 Sophie MOUGARD

Décision n° 2012/ 0421
du 17/12/2012

TARIFS AU 1^{er} Janvier 2013

**NAVIGO ANNUEL, MOIS ET SEMAINE
FORFAITS SOLIDARITE TRANSPORT
MOBILIS TICKET JEUNES WEEK-END PARIS VISITE**

TARIFS DES FORFAITS IMAGINE R POUR L'ANNEE 2013/2014

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

- VU** le code des transports (partie législative ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au Directeur Général et notamment son article 1.3.1 ;
- VU** la délibération n°2012/351 du 13 décembre 2012 relative à la hausse des tarifs pour l'année 2013,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : les prix des Navigo annuel, mois et semaine, des forfaits solidarité transport mois et semaine utilisables à compter de 1^{er} janvier 2013, et du 7 janvier 2013 pour les forfaits semaine, sont fixés comme suit :

en euros

zones	Navigo			forfait solidarité transport	
	mois	semaine	annuel	mois	semaine
1-2	65,10	19,80	679,80	16,25	4,95
1-3	84,10	25,65	874,50	21,00	6,40
1-4	102,30	31,05	1061,50	25,55	7,75
1-5	113,20	34,40	1170,40	28,30	8,60
2-3	61,40	18,70	639,10	15,35	4,65
2-4	77,80	23,70	808,50	19,45	5,90
2-5	90,10	27,40	936,10	22,50	6,85
3-4	59,20	17,90	617,10	14,80	4,45
3-5	72,00	21,85	750,20	18,00	5,45
4-5	57,30	17,45	599,50	14,30	4,35

ARTICLE 2 : les tarifs des forfaits imagine R scolaire et des forfaits imagine R étudiant pour l'année 2013-2014, sont fixés, en euros hors frais de dossier, comme suit :

Zones	Tarif 2013-2014
1-2	315,30
1-3	440,70
1-4	566,10
1-5	692,10
2-3	315,30
2-4	419,10
2-5	545,70
3-4	315,30
3-5	398,40
4-5	315,30

ARTICLE 3 : à compter du 1^{er} janvier 2013, les prix des forfaits mobilis sont fixés comme suit :

en euros

zones	mobilis
1-2	6,60
1-3	8,80
1-4	10,85
1-5	15,65

Ce forfait n'est pas valable sur la desserte des aéroports.

ARTICLE 4 : à compter du 1^{er} janvier 2013, les prix des forfaits tickets jeunes week-end sont fixés comme suit :

en euros

zones	tickets jeunes week-end
1-3	3,65
1-5	7,85
3-5	4,60

Ce forfait n'est pas valable sur la desserte des aéroports.

ARTICLE 4 : à compter du 1^{er} janvier 2013, les prix des forfaits Paris visite sont fixés comme suit :

en euros

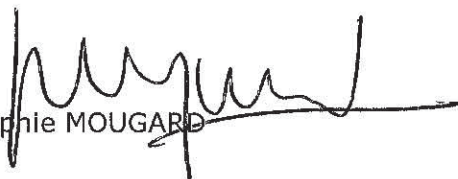
Zones	Paris visite			
	1 jour	2 jours	3 jours	5 jours
1-3	10,55	17,15	23,40	33,70
1-5	22,20	33,70	47,25	57,75

Ce forfait est valable sur la desserte des aéroports.

Le demi tarif est appliqué pour les enfants entre 4 ans et moins de 12 ans.

ARTICLE 5 : à compter du 1^{er} janvier 2013, les prix des billets utilisables sur le réseau ferré banlieue sont déterminés conformément à la grille tarifaire ci-jointe.

ARTICLE 6 : la présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

GRILLE TARIFAIRE BANLIEUE + SECTION URBAINE (BU) à compter du 01/01/2013

en euros

Numéro de prix	BILLET UNITE		CARNET		carte hebdomadaire	abonnement d'élève, d'étudiant et d'apprenti (mensualité)
	plein tarif	demi tarif	plein tarif	demi tarif		
110	2,60	1,30	20,80	10,40	36,50	110,00
120	2,60	1,30	20,80	10,40	40,00	120,80
130	3,35	1,65	26,80	13,20	45,80	129,70
140	4,10	2,05	32,80	16,40	50,30	140,20
150	4,10	2,05	32,80	16,40	52,70	149,30
141	4,80	2,40	38,40	19,20	61,80	146,00
151	4,80	2,40	38,40	19,20	57,30	151,60
170	5,35	2,65	42,80	21,20		155,10
142	5,65	2,80	45,20	22,40		148,70
180	5,65	2,80	45,20	22,40		158,10
143	6,55	3,25	52,40	26,00		155,40
190	6,55	3,25	52,40	26,00		160,70
144	7,30	3,65	58,40	29,20		162,10
157	7,30	3,65	58,40	29,20		176,00
158	7,30	3,65	58,40	29,20		176,70
145	7,70	3,85	61,60	30,80		166,80
164	7,70	3,85	61,60	30,80		177,60
165	7,70	3,85	61,60	30,80		178,80
146	7,90	3,95	63,20	31,60		171,60
166	7,90	3,95	63,20	31,60		180,20
147	8,20	4,10	65,60	32,80		172,80
167	8,20	4,10	65,60	32,80		180,90
168	8,20	4,10	65,60	32,80		182,70
148	8,65	4,30	69,20	34,40		174,10
174	8,65	4,30	69,20	34,40		184,80
175	8,95	4,45	71,60	35,60		187,40
176	9,25	4,60	74,00	36,80		189,20
177	9,65	4,80	77,20	38,40		191,20
178	10,05	5,00	80,40	40,00		194,00
181	10,45	5,20	83,60	41,60		195,90
182	10,85	5,40	86,80	43,20		198,50
183	11,15	5,55	89,20	44,40		200,50

**GRILLE TARIFAIRE BANLIEUE + SECTION URBAINE (BU)
 à compter du 01/01/2013 (suite)**

Prix Spéciaux

Numéro de prix	BILLET UNITE		CARNET		carte hebdomadaire	abonnement d'élève, d'étudiant et d'apprenti (mensualité)
	plein tarif	demi tarif	plein tarif	demi tarif		
160	2,60	1,30	20,80	10,40	37,50	64,80
161	5,65	2,80	45,20	22,40	61,80	148,70
184	2,60	1,30	20,80	10,40	36,00	110,00
730	2,60	1,30	20,80	10,40		
740	3,35	1,65	26,80	13,20		
750	4,10	2,05	32,80	16,40		
760	4,80	2,40	38,40	19,20		

Le numéro de prix 730 concerne les gares Parc de Sceaux, La Croix de Berny, Antony, Fontaine Michalon et Les Baconnets ; le numéro de prix 740 les gares Massy Verrières, Massy Palaiseau, Palaiseau et Palaiseau Villebon ; le numéro de prix 750 Le Guichet et Orsay Ville ; le numéro de prix 760 Courcelle Sur Yvette et Saint Rémy Les Chevreuse.

TARIFS AEROPORTS à compter du 01/01/2013

en euros

Numéro de prix		BILLET UNITE	CARNET
		plein tarif	plein tarif
87	ORLY-RAIL	2,50	
88	AEROPORTS CDG	3,85	30,80
84	AEROPORTS CDG	2,50	20,00
73	AEROPORTS CDG	1,65	13,20

GRILLE TARIFAIRE BANLIEUE (B) à compter du 01/01/2013

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121217-2012-0421-AR
Date de réception : 18/12/2012
Date de réception préfecture : 18/12/2012

en euros

Numéro de prix	BILLET UNITE			CARNET		carte hebdomadaire	abonnement d'élève, d'étudiant et d'apprenti (mensualité)
	plein tarif	demi tarif	militaires 75% SNCF	plein tarif	demi tarif		
1	1,80	0,90	0,45	13,30	6,65	17,90	51,10
10	1,80	0,90	0,45	14,40	7,20	17,90	51,10
101	1,80	0,90	0,45	13,30	6,65		51,10
103	1,90	0,95		15,20	7,60		
109	1,90	0,95	0,45	15,20	7,60	17,90	51,10
114	1,00			8,00	4,00		
20	1,80	0,90	0,45	14,40	7,20	21,80	62,10
30	2,40	1,20	0,60	19,20	9,60	27,40	70,70
102	2,40	1,20	0,60	19,20	9,60	22,30	70,70
108	2,40	1,20		19,20	9,60		
40	3,20	1,60	0,80	25,60	12,80	32,00	81,20
50	3,35	1,65	0,80	26,80	13,20	37,00	90,20
41	3,85	1,90	0,95	30,80	15,20	40,50	87,20
60	4,05	2,00	1,00	32,40	16,00	41,60	93,00
51	4,00	2,00		32,00	16,00		96,10
70	4,35	2,15	1,05	34,80	17,20		96,10
42	4,70	2,35	1,15	37,60	18,80	51,00	89,90
80	4,70	2,35	1,15	37,60	18,80		99,40
104	4,70	2,35	1,15	37,60	18,80	41,70	89,90
61	4,75	2,35		38,00	18,80		98,90
52	4,85	2,40		38,80	19,20		98,90
71	5,05	2,50		40,40	20,00		102,00
43	5,60	2,80	1,40	44,80	22,40	56,90	96,30
90	5,55	2,75	1,35	44,40	22,00		101,80
62	5,60	2,80		44,80	22,40		101,40
72	5,90	2,95		47,20	23,60		104,60
44	6,40	3,20	1,60	51,20	25,60	62,80	103,30
45	6,90	3,45	1,70	55,20	27,60	64,40	108,00
46	7,10	3,55	1,75	56,80	28,40		112,90
47	7,40	3,70	1,85	59,20	29,60		113,80
48	7,70	3,85	1,90	61,60	30,80		115,70

Le module U du billet composé BUB est fixé à 1,25€.

SUITE DE LA GRILLE TARIFAIRE BANLIEUE (B) à compter du 01/01/2013

en euros

Numéro de prix	BILLET UNITE			CARNET		carte hebdomadaire	abonnement d'élève, d'étudiant et d'apprenti (mensualité)
	plein tarif	demi tarif	militaires 75% SNCF	plein tarif	demi tarif		
21	1,80	0,90	0,45	14,40	7,20	13,60	44,90
22	1,80	0,90	0,45	14,40	7,20	16,00	58,60
23	2,05	1,00	0,50	16,40	8,00	18,80	65,70
24	2,45	1,20	0,60	19,60	9,60	20,50	72,10
25	2,60	1,30	0,65	20,80	10,40	23,40	79,00
26	3,35	1,65	0,80	26,80	13,20	25,40	85,90
27	3,75	1,85	0,90	30,00	14,80	27,60	92,80
31	4,00	2,00	1,00	32,00	16,00	30,30	95,30
32	4,30	2,15	1,05	34,40	17,20	33,00	100,50
33	4,70	2,35	1,15	37,60	18,80	35,00	101,80
34	4,80	2,40	1,20	38,40	19,20	37,60	104,10
35	5,25	2,60	1,30	42,00	20,80	39,60	108,40
36	5,45	2,70	1,35	43,60	21,60	41,60	108,40
37	5,75	2,85	1,40	46,00	22,80	44,30	110,80
54	5,95	2,95	1,45	47,60	23,60	47,20	112,60
55	6,40	3,20	1,60	51,20	25,60	49,30	114,50
56	6,40	3,20	1,60	51,20	25,60	51,80	116,20
57	6,40	3,20	1,60	51,20	25,60	54,90	117,00
58	6,40	3,20	1,60	51,20	25,60	56,80	118,10
64	6,95	3,45	1,70	55,60	27,60	61,20	118,70
65	6,95	3,45	1,70	55,60	27,60	62,80	119,80
66	7,20	3,60	1,80	57,60	28,80	67,00	121,50
67	7,50	3,75	1,85	60,00	30,00	69,20	122,20
68	7,50	3,75	1,85	60,00	30,00	71,30	123,80
74	7,80	3,90	1,95	62,40	31,20	76,90	126,10
75	8,05	4,00	2,00	64,40	32,00	81,40	128,50
76	8,40	4,20	2,10	67,20	33,60	89,40	130,30
77	8,75	4,35	2,15	70,00	34,80		132,40
78	9,35	4,65	2,30	74,80	37,20		135,00
81	9,65	4,80	2,40	77,20	38,40		137,00
82	9,95	4,95	2,45	79,60	39,60		139,90
83	10,25	5,10	2,55	82,00	40,80		141,40
85	8,75	4,35	2,15	70,00	34,80	89,40	132,40

Décision n° 2012/0422

du 17/12/2012

TARIFS AU 1^{er} janvier 2013
Orlybus - Roissybus

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


- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au Directeur Général et notamment son article 1.3.2,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : les prix des dessertes des aéroports par bus à compter de 1^{er} janvier 2013 sont fixés comme suit :

Roissybus : 10,00 €
Orlybus : 7,20 €

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


Sophie MOUGARD

du 29 OCT. 2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

**AUTORISATION PROVISoire D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 004-004-019
« SEVRES (Musée) – VELIZY (Hôtel de Ville) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « Keolis Devillairs »**

**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
« VELIZY »**

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 ;
- VU** la délibération n° 20120263 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature du directeur général au directeur de l'exploitation, et notamment son article 2 ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 n°002 conclu entre le STIF et l'entreprise « Keolis Devillairs » et ses avenants,
- VU** le dossier technique n°16237 enregistré par le Syndicat le 22/10/2012 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

DECIDE :

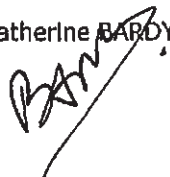
ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « Keolis Devillairs » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 004-004-019 « SEVRES (Musée) – VELIZY (Hôtel de Ville) » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la présente décision, dans l'attente de l'approbation par le Conseil de l'avenant n°4 au contrat d'exploitation.

ARTICLE 2 : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu'à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

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

Catherine BARDY



du 21 NOV. 2012

**ACCORD POUR LA CREATION
DE DESSERTES LOCALES EN ILE-DE-FRANCE
CONCERNANT LA LIGNE « GISORS - CERGY »
RELEVANT DE LA REGION PICARDIE**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, et notamment son article 11-III (alinéa 2) ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.11. ;
- VU** la décision n° 20120263 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature de la directrice générale ;

CONSIDERANT la demande de la Région Picardie en date du 3 août 2012,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : de donner son accord à la Région Picardie, compétent pour l'organisation de la ligne « Gisors-Cergy », pour la création en Ile-de-France des dessertes suivantes :

- CERGY St-Christophe RER
- CERGY Le Verger
- CERGY Marjoberts
- CERGY Préfecture RER

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

ARTICLE 2 : Ces dessertes font l'objet d'une interdiction de trafic local en Ile-de-France.

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

Pour la directrice générale,
Catherine BARDY,
la directrice de l'Exploitation



Décision n° 20120414

du 22 NOV. 2012

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20121122-20120414-AU
Date de télétransmission : 22/11/2012
Date de réception préfecture : 22/11/2012

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 024-309-001
« CORBEIL-ESSONNES (SNECMA) –
- LE-COUDRAY-MONTCEAUX (Terminal David Douillet) »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « STA »**

**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
« SEINE ESSONNE »**

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 ;
- VU** la délibération n° 20120263 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature du directeur général au directeur de l'exploitation, et notamment son article 2 ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 n°002-066-024 conclu entre le STIF et l'entreprise « STA » et ses avenants,
- VU** le dossier technique n° 16243 enregistré par le Syndicat le 6 novembre 2012 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « STA » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 024-309-001 « CORBEIL-ESSONNES (SNECMA) – LE-COUDRAY-MONTCEAUX (Terminal David Douillet) » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la présente décision, dans l'attente de l'approbation par le Conseil de l'avenant n°1 au contrat d'exploitation.

ARTICLE 2 : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu'à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

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

Catherine BARDY

